



BILANCIO
CONSOLIDATO
BILANCIO
DI ESERCIZIO
2009





Bilancio consolidato
Bilancio di esercizio 2009



Sede legale Piazza della Croce Rossa, 1-00161 Roma

Capitale Sociale 38.790.425.485 euro interamente versati

Rea di Roma n. 962805

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma n. 06359501001

Codice fiscale e partita Iva n. 06359501001

Contatti 0644101

Web www.ferroviedellostato.it



Organi sociali di Ferrovie dello Stato SpA e Società di Revisione Legale

Consiglio di Amministrazione

Presidente

Innocenzo Cipolletta

Amministratore Delegato

Mauro Moretti

Consiglieri

Paolo Baratta

Clemente Carta

Antimo Prospero

Collegio Sindacale

Presidente

Pompeo Cosimo Pepe

Sindaci effettivi

Vittorio Nola

Alessandro Zavaglia

Sindaci supplenti

Giovanni Rapisarda

Cinzia Simeone

Magistrato della Corte dei Conti delegato al controllo su Ferrovie dello Stato SpA

Vittorio Zambrano

Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari

Vittorio De Silvio

Società di Revisione Legale

PRICEWATERHOUSECOOPERS SpA

Indice

Lettera del Presidente

Relazione sulla gestione

Risultati consolidati raggiunti nel 2009	14
Principali eventi dell'esercizio	16
Risorse umane	26
Politica ambientale	30
Rapporti con i clienti	33
Quadro macroeconomico	36
Andamento dei mercati di riferimento e del traffico ferroviario nazionale	37
I risultati del traffico delle principali Imprese Ferroviarie Europee	40
Andamento economico e situazione patrimoniale-finanziaria del Gruppo	42
Fattori di rischio	49
Andamento economico e situazione patrimoniale-finanziaria di Ferrovie dello Stato SpA	53
Rapporti di Ferrovie dello Stato SpA con parti correlate	57
Investimenti	70
Attività di ricerca e sviluppo	77
Azioni proprie della Capogruppo	78
Altre informazioni:	79
- Indagini e procedimenti giudiziari	79
- Interventi/trasferimenti per il Gruppo di risorse pubbliche di competenza del 2009	83
- Decreto legislativo 231/2001	83
- Decreto legislativo 196/2003	84
- Legge 262/05	84
Informazioni riguardanti le principali società che operano nel Gruppo:	86
- Andamento economico e situazione patrimoniale-finanziaria per società	86
- Altre attività del Gruppo	108
Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio	109
Evoluzione prevedibile della gestione:	110
- del Gruppo	110
- di Ferrovie dello Stato SpA	112
Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio di Ferrovie dello Stato SpA	113

Bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato al 31 dicembre 2009

Stato Patrimoniale e Conto Economico

Stato Patrimoniale attivo	116
Stato Patrimoniale passivo	118
Conti d'ordine	120
Conto economico	121

Nota Integrativa

Sezione 1: Contenuto e forma del bilancio consolidato	126
- Area di consolidamento	126
- Variazioni area di consolidamento	126
- Metodi di consolidamento	126
- Moneta di conto	127
- Bilanci in valuta	128
- Criteri di valutazione	128

Sezione 2: Criteri di redazione del bilancio consolidato e criteri di valutazione di Gruppo	129
Sezione 3: Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni	140
Sezione 4: Altre informazioni	208
Allegato 1 - Elenco delle imprese incluse nel consolidamento con il metodo integrale	218
Allegato 2 - Elenco delle imprese incluse nel consolidamento con il metodo proporzionale	220
Allegato 3 - Elenco delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	221
Allegato 4 - Elenco delle altre partecipazioni non consolidate	222
Allegato 5 - Elenco delle imprese entrate nell'area di consolidamento nell'esercizio di riferimento	223
Allegato 6 - Elenco delle imprese uscite nell'area di consolidamento nell'esercizio di riferimento	224
Allegato 7 - Mappa di consolidamento	226
Allegato 8 - Rendiconto finanziario	228
Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto	230
Relazione del Collegio Sindacale	232
Relazione della Società di Revisione	241

Bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato SpA al 31 dicembre 2009

Stato Patrimoniale e Conto Economico

Stato Patrimoniale attivo	246
Stato Patrimoniale passivo	248
Conti d'ordine	250
Conto economico	252

Nota Integrativa

Operazioni straordinarie avvenute nell'anno 2009	256
Sezione 1: Contenuto e forma del bilancio	257
Sezione 2: Criteri di redazione del bilancio e criteri di valutazione	258
Sezione 3: Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni	262
- Stato patrimoniale attivo	262
- Stato patrimoniale passivo	278
- Conti d'ordine	294
- Conto economico	296
Sezione 4: Altre informazioni	313
Allegato 1 - Rendiconto finanziario	315
Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto	316
Relazione del Collegio Sindacale	318
Relazione della Società di Revisione	324

Lettera del Presidente

Gentili Azionisti,

con il bilancio del 2009 il Vostro Gruppo ha portato avanti il consolidamento del risanamento economico ed ha completato importanti progetti. L'anno si è chiuso con un utile netto di 44 milioni di euro, dopo l'avanzo di 16 milioni del 2008. È stata completata la realizzazione della Linea Alta Velocità/Alta Capacità nelle tratte Novara-Milano e Milano-Bologna. Sono stati lanciati i nuovi servizi di Alta Velocità sui percorsi Torino-Venezia, Milano-Salerno e Verona-Salerno. È stato dato il via a nuovi servizi di pulizia dei treni sulla base di nuovi contratti. Sono stati definiti i nuovi contratti di servizio con le regioni a statuto ordinario. Sono state avviate le gare per gli acquisti di nuovi treni per i pendolari e di nuovi treni per l'Alta Velocità.

Di fatto, con il 2009 è stata realizzata gran parte del Piano industriale 2007-2011 che questo Gruppo si era dato sin dai primi mesi della nuova gestione, avviata nel settembre del 2006, anno in cui il Gruppo aveva segnato un disavanzo netto pari a ben 2.115 milioni di euro. Tale Piano aveva come obiettivi il risanamento economico del Gruppo, il completamento dell'Alta Velocità e l'avvio dei relativi servizi, il miglioramento delle condizioni di servizio in termini di sicurezza, pulizia e puntualità, la regolarizzazione dei rapporti economici con lo Stato e con le Regioni. Tutti obiettivi che sono stati raggiunti, alcuni anche prima delle scadenze programmate. In particolare il primo saldo attivo netto a livello di risultato economico del Gruppo era programmato per il 2009 e invece è stato realizzato già nel corso del 2008.

Questi risultati sono stati conseguiti malgrado il quadro esterno al Gruppo sia stato meno favorevole di quanto allora programmato. Le difficoltà di finanza pubblica del paese hanno impedito il finanziamento per l'ampliamento dei servizi di trasporto locale, nonché la rea-

lizzazione di un ambizioso piano di acquisto di materiali rotabili da mettere a disposizione del trasporto dei pendolari, per il quale esiste una forte domanda potenziale ancora non soddisfatta. È poi intervenuta la crisi finanziaria globale che ha compresso i volumi di traffico, specie con riferimento a quello delle merci, incidendo negativamente sui ricavi di tutte le compagnie di trasporto ferroviario dell'Europa.

Ma è doveroso anche ricordare che questi risultati sono stati resi possibili dalla vicinanza dell'azionista pubblico, nelle sue espressioni di Governo, che ha accompagnato e reso possibili gli sforzi di riequilibrio attraverso diverse misure e interventi volti a conseguire specifici risultati, pur nelle ben note difficoltà della finanza pubblica.

La crisi recessiva ha lasciato il suo segno sui conti del Gruppo nel 2009, anche se il risultato finale è stato positivo. In particolare, sono scesi i ricavi da traffico (-3%), colpiti prevalentemente da quelli del trasporto merci, che si sono contratti del 27,6%, analogamente a quanto avvenuto per altri operatori ferroviari europei. Poiché anche i ricavi da contratto di servizio per la Rete Ferroviaria sono scesi (-18,4%), a motivo della riduzione degli apporti da parte dello Stato per i servizi relativi alla manutenzione della rete convenzionale (-192 milioni di euro), nel 2009 i ricavi operativi sono scesi complessivamente del 4,2%.

Il consolidamento del positivo risultato economico è quindi avvenuto, ancora nel 2009, essenzialmente dal lato del controllo dei costi. I costi operativi sono scesi del 3,8%, consentendo così di difendere il Margine Operativo Lordo che è stato positivo per 966 milioni (1.035 milioni nel 2008). Miglioramenti nelle altre partite (minori accantonamenti e minori esborsi per oneri finanziari), hanno poi consentito di raggiungere un risultato netto nel 2009 pari a 44 milioni di euro, contro i 16 milioni del 2008. Da sottolineare come nel 2009 sia tornata attiva, a



livello di risultato netto, anche Trenitalia per 20 milioni di euro, dopo una serie di disavanzi che, seppure via via sempre più contenuti rispetto alla perdita rilevante del 2006 (-1.989 milioni di euro), hanno concorso a determinare una pesante situazione finanziaria.

Si conferma così il positivo risultato di una scelta operata da questo Gruppo al momento dell'insediamento degli attuali vertici: quella di assicurare il risanamento, in particolare, attraverso una accorta gestione dei costi. I costi per il personale sono diminuiti dell'1,7% nel 2009. Essi sono inferiori del 5% rispetto a quelli del 2006, quando è iniziata la cura, malgrado l'aumento dei prezzi nel corso degli ultimi tre anni, che ha inciso sul costo del lavoro. Il risultato è stato raggiunto attraverso una riduzione degli organici del 14% tra il settembre del 2006 e la fine del 2009 (il numero dei dirigenti è sceso del 20% nello stesso periodo). Ma la riduzione del personale non si è tradotta in minore attività e quindi si è accompagnata a una crescita della produttività del Gruppo. Questo risultato è stato reso possibile grazie alla disponibilità e professionalità del personale che si è adeguato a un rilevante sforzo di riorganizzazione. Ma è anche il prodotto dei molti investimenti in sicurezza e in automazione che hanno consentito al Gruppo di disporre di nuove tecnologie molto performanti. Si devono anche a queste nuove tecnologie i progressi in campo di sicurezza: gli incidenti "tipici" sono scesi costantemente nel corso degli ultimi due decenni e sono calati del 63% tra il 2006 e il 2009.

Ai suddetti miglioramenti di produttività e di sicurezza il Gruppo ha saputo anche associare livelli più elevati di qualità e di puntualità del servizio, grazie agli sforzi sostenuti per l'ottimizzazione della gestione delle tracce orarie e per garantire una maggiore affidabilità del materiale rotabile. I treni a lunga percorrenza puntuali (fascia 0-15') hanno raggiunto il 90%

così come è migliorata la puntualità dei treni del trasporto regionale (fascia 0-5') che si sono attestati al 90,5% e infine l'85,7% dei treni merci è giunto a destino nella fascia 0-60'.

Il 2009 è stato, purtroppo, anche l'anno del dramma di Viareggio, dove la fuoriuscita di GPL per il deragliamento di un treno nella stazione, ha innescato un pauroso incendio in cui sono tragicamente perite 32 persone. Un dramma su cui sta ancora indagando la Magistratura per definire le dinamiche e che ha colpito profondamente il nostro paese. Il Gruppo è partecipe doloroso e vicino alle famiglie e alla città per questo evento. Il Gruppo Ferrovie dello Stato si è fatto infine parte diligente per sollecitare interventi risarcitori da parte delle compagnie di assicurazione, anche prima che vengano riscontrate eventuali responsabilità.

La riduzione dei costi di gestione non ha riguardato solo il lavoro. Sono scesi anche i costi per gli approvvigionamenti di materie prime, dei servizi e sono stati rinegoziati contratti di servizio con l'obiettivo di contenerne i costi. Questa opera di attenzione mirata a tutti i costi rappresenta il contributo principale al risanamento economico del Gruppo, perché assicura, anche per il futuro, la tenuta dei conti. Ma non si è ridotta la tensione ad aumentare i ricavi, specie nei segmenti di mercato dove il Gruppo può operare con più leve.

Il lancio dei nuovi servizi di Alta Velocità ha consentito un incremento dei passeggeri trasportati e dei ricavi nel trasporto delle persone nella media e lunga percorrenza. Più in particolare l'Alta velocità ha permesso a un numero crescente di viaggiatori di disporre di una valida alternativa agli altri mezzi di locomozione. Sulla Milano-Roma il treno ha ormai occupato oltre il 50% delle quote di mercato, mentre era pari al 36% prima del lancio dell'Alta Velocità. Si è così ridotto l'uso dell'aereo e dell'auto, con importanti guadagni anche in termini di emissioni di CO₂



per il nostro paese. Tutti i servizi di Alta Velocità sono stati potenziati. A regime ci sono oggi 35 coppie di treni tra Milano e Roma (tre ore senza fermate intermedie e tre ore e mezza con le due fermate di Firenze e Bologna), 17 tra Milano e Napoli (quattro ore e 10 di tempo senza fermate a parte Roma e 4 ore e 55 con fermate a Firenze e Bologna), 3 tra Verona e Roma (3 ore), 8 tra Torino e Milano (1 ora), 7 tra Torino e Roma (4 ore e 10). Nel corso del 2009 i passeggeri di Frecciarossa sono stati 12 milioni, contribuendo all'aumento dei ricavi da mercato.

I ricavi per il trasporto dei pendolari sono aumentati complessivamente di 108 milioni di euro nel 2009, grazie essenzialmente ai contratti di servizio definiti in base a un modello in grado di coprire i costi, incluso quello del capitale investito. È da segnalare che nel corso del 2009 sono stati definiti - e in buona parte stipulati - i contratti di servizio con tutte le regioni a statuto ordinario, tranne con il Piemonte che ha scelto di ricorrere alle gare europee. Questi rinnovi sono stati resi possibili anche grazie al supporto del Governo che ha stanziato nuove somme a favore delle Regioni ed ha appoggiato la stipula di contratti pluriennali (sei anni rinnovabili). Poter fare affidamento su contratti di servizio esigibili e di durata tale da consentire l'ammortamento degli investimenti è una novità rilevante per il processo di sviluppo futuro del Gruppo e per la possibilità di addivenire a un reale miglioramento del servizio per i pendolari. Infatti, grazie ai nuovi contratti e ai contributi stanziati dallo Stato, è stato possibile avviare una gara per l'acquisto di materiale rotabile da dedicare al trasporto dei pendolari del valore di due miliardi di euro. Questi investimenti consentiranno di rinnovare i treni per i pendolari e di disporre di materiale moderno e meno soggetto a guasti e riparazioni, con notevoli vantaggi in termini di conforto e puntualità del trasporto.

Si è così avviata una spirale positiva che porterà

a un miglioramento del servizio per i pendolari; miglioramento che è premessa necessaria per un maggior investimento e per ulteriori potenziamenti nel futuro. Una spirale positiva che già sta operando nel segmento del trasporto di media e lunga percorrenza a mercato, dove l'avvio positivo dell'Alta Velocità ha consentito il lancio di una gara per l'acquisto di 50 treni di nuova concezione, che garantiranno a loro volta un potenziamento e un ulteriore miglioramento del servizio stesso.

Gli investimenti avviati nel 2009 non hanno riguardato solo il materiale rotabile. La spesa per investimenti è ammontata complessivamente a 5.250 milioni di euro. Essa è diminuita rispetto al 2008 (6.096 milioni di euro) perché sono venuti a completamento gli investimenti sulle linee di Alta Velocità/Alta Capacità messe in servizio nel dicembre 2009. Sono intanto partiti i progetti di nuove linee sulla base delle deliberazioni del Cipe (il Terzo Valico di Giovi, la Treviglio-Brescia, il Ponte di Messina), mentre proseguono i lavori per la nuova Galleria del Brennero (di cui sono stati eseguiti 8,5 km del tunnel esplorativo) e tutti i lavori di ammodernamento e completamento di cui necessitano gli oltre 16.500 km di linea ferroviaria nel nostro paese.

Il Gruppo è anche impegnato nella realizzazione di importanti nuove stazioni ferroviarie: a Torino/Porta Susa, a Reggio Emilia, a Bologna, a Firenze, a Roma/Tiburtina, a Napoli/Afragola. È altresì impegnato nell'ammodernamento delle stazioni nella rete convenzionale dove i lavori stanno proseguendo o sono stati portati a termine in stazioni come: Firenze Campo di Marte, Novara Boschetto, Udine, Piacenza, Carrara, Prato, Pescara Centrale, Chieti, Ancona Centrale, Salerno, Aversa, Cosenza, Melfi, Agrigento Bassa e Messina Centrale (Invasatura Traghetti).

Il Gruppo ha accentuato la sua presenza sui mercati esteri, sfruttando gli spazi di mercato



aperti dalla liberalizzazione. Nel trasporto merci e nella logistica opera con una società di diritto tedesco, la TX Logistik AG che ha conseguito buoni risultati, malgrado il generale calo della domanda di trasporto merci che ha toccato significativamente tutta l'Europa. Sono state avviate le procedure per chiedere la disponibilità di tratte anche per il trasporto passeggeri in altre nazioni a noi vicine (Francia, Germania, Austria, Svizzera essenzialmente) in previsione dell'apertura dei mercati ferroviari decisa dall'Europa per il 2010 e si stanno discutendo ipotesi di collaborazione con operatori esteri per operare in altri mercati esteri. Nel settore della progettazione e realizzazione delle infrastrutture ferroviarie è cresciuto l'impegno di Italferr all'estero attraverso la partecipazione a gare internazionali, forte anche dei risultati conseguiti in Italia.

Se il risanamento economico del Gruppo è ormai positivamente avviato, molto c'è ancora da fare per il suo definitivo consolidamento e, soprattutto, per una politica di sana crescita ed espansione. Due obiettivi strettamente interconnessi, perché il consolidamento del risanamento può venire solo da una sana crescita costante nel tempo.

Per questo il Gruppo ha davanti a sé ancora obiettivi fortemente sfidanti. La posizione finanziaria del Gruppo, ancorché migliorata, resta fragile e non consente di approntare un piano di consistente sviluppo. Preoccupa in particolare la posizione finanziaria netta di Trenitalia (6.298 milioni di euro) che rende problematica l'esposizione di questa società che, come accennato, ha di fronte a sé un percorso di ingenti investimenti in nuovo materiale rotabile. Il Gruppo ha avviato sin dal 2007 un piano per provvedere alla ricapitalizzazione di questa società. Tale piano si basa sulla valorizzazione delle risorse interne, soprattutto patrimoniali (terreni, officine e altro), ma ha incontrato ostacoli temporali nella

debolezza del mercato immobiliare connessa con la grave crisi finanziaria in atto. Sarà necessario seguire con la massima attenzione l'evoluzione dei mercati al fine di poter valorizzare al meglio le risorse del Gruppo.

La ricapitalizzazione di Trenitalia è necessaria per far crescere questa società che deve reggere l'urto della concorrenza interna e internazionale. Essa deve potenziare i servizi di mercato, ma deve poter fornire maggiori e migliori servizi di trasporto anche nel segmento metropolitano dei pendolari. È questa una necessità sentita dal paese, un impegno inderogabile per il nostro Gruppo, una opportunità di ricavi che si sposa con la soddisfazione di esigenze dei viaggiatori.

È poi necessario provvedere a ulteriori razionalizzazioni nel settore del trasporto merci. Per tale comparto, serve anche un piano nazionale volto al rilancio della logistica del paese. Un piano che coinvolga i principali operatori del settore e che miri a concentrare risorse e investimenti in quelle aree che possono maggiormente contribuire alla crescita di questo importante segmento del mercato. Un moderno sistema di logistica impone una razionalizzazione degli scali, la creazione e lo sviluppo di un limitato numero di interporti, la crescita dei servizi, una politica della tariffazione dei trasporti che recuperi tutti i costi, anche quelli impliciti nell'inquinamento dell'atmosfera, per rendere moderno e sostenibile il nostro comparto del trasporto.

In un simile piano, il Gruppo Ferrovie dello Stato è pronto a diventare operatore internazionale per garantire al mercato un servizio che non può più limitarsi a riempire gli interstizi residuali non coperti da altri operatori, che hanno concentrato su segmenti economicamente validi la loro attività.

Un piano per la logistica serve al paese per raggiungere obiettivi necessari e impellenti di controllo delle emissioni di gas nell'atmosfera e per decongestionare parti rilevanti del nostro



territorio. Serve alle imprese per migliorare la loro capacità competitiva. Serve agli operatori del settore trasporti per crescere di dimensione e per non venir schiacciati dalla concorrenza internazionale. In un simile piano, il Gruppo Ferrovie dello Stato può e deve contribuire con la sua esperienza e le sue infrastrutture. Esso è pronto a crescere in termini nazionali e internazionali, accettando una sfida che gli operatori di altri paesi dell'Europa Continentale hanno già raccolto.

Signori Azionisti,

i risultati qui illustrati sono stati il frutto di una forte dedizione del personale tutto, a cui va il mio sentito ringraziamento. Senza la professionalità e l'impegno di ognuno degli addetti del Gruppo non avremmo potuto raggiungere, in tempi anche anticipati, gli obiettivi sui quali avevamo puntato nel Piano industriale 2007-2011. Essendo arrivati al termine di questa consiliatura con la presentazione del bilancio 2009, mi è gradita l'occasione per ringraziare anche i membri del Consiglio di Amministrazione, del Collegio Sindacale e della Corte dei Conti che hanno condiviso e supportato le azioni che ci hanno consentito di portare il Gruppo Ferrovie dello Stato fuori da una situazione che minacciava di comprometterne la continuità aziendale. Il ringraziamento va anche all'azionista pubblico, senza il cui supporto non si sarebbero potuti raggiungere questi obiettivi di riequilibrio e di sviluppo. Un ringraziamento anche mio personale, perché mi ha dato l'opportunità di servire questa azienda e, attraverso essa, lo Stato.

Per ultimo mi preme sottolineare come questo Gruppo sia ormai pronto ad affrontare nuove sfide. È un patrimonio pubblico che può crescere e può rispondere ai bisogni del paese. Non solo in termini di servizi, ma anche come componente dinamica della competizione internazionale fra imprese. Una competizione che si basa sempre più sull'innovazione. E l'innovazione è la materia prima più importante per una azienda, come il Gruppo Ferrovie dello Stato, che deve assicurare servizi complessi e necessari in un ambiente di sempre maggior conforto e sicurezza.

Innocenzo Cipolletta





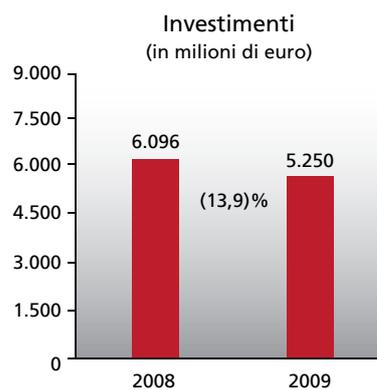
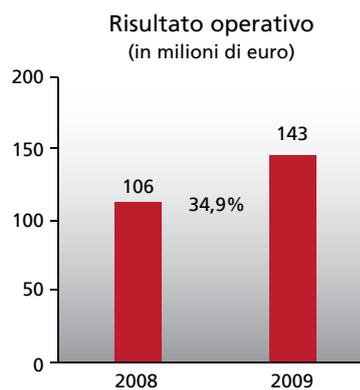
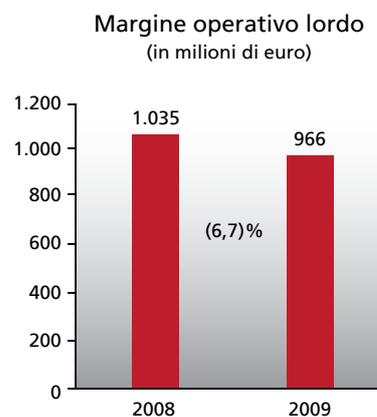
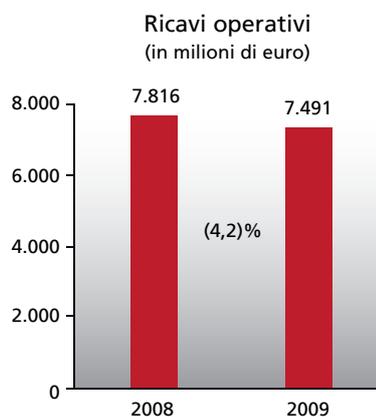
Relazione sulla gestione



Risultati consolidati raggiunti nel 2009

	2009	2008	Delta	%
Principali dati economici, patrimoniali e finanziari				
Ricavi operativi	7.491	7.816	(325)	(4,2%)
Costi operativi	6.525	6.781	(256)	3,8%
Margine operativo lordo	966	1.035	(69)	(6,7%)
Risultato operativo	143	106	37	34,9%
Risultato netto	44	16	28	175%
Capitale investito netto	45.948	45.420	528	1,2%
Patrimonio netto	36.245	36.210	35	0,1%
Posizione finanziaria netta	9.703	9.210	493	5,4%
Debt/Equity	0,27	0,25	0	n.a.
Investimenti tecnici del periodo	5.250	6.096	(846)	(13,9%)
Flusso di cassa generato da attività di esercizio	122	197	(75)	(38,1%)

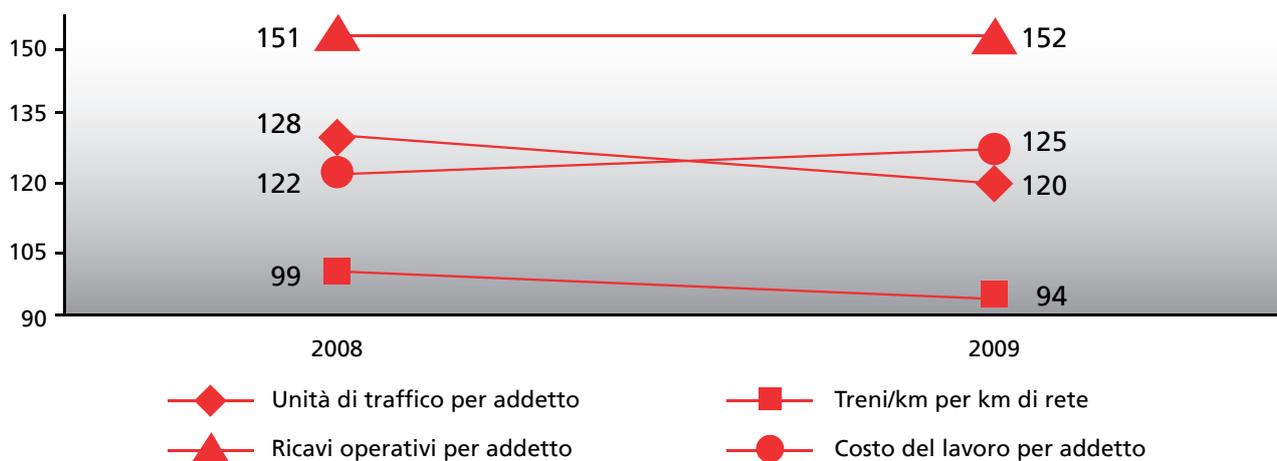
valori in milioni di euro



	2009	2008
Principali indicatori economici		
Margine operativo lordo/Ricavi operativi	12,90%	13,24%
Ros (risultato operativo/Ricavi operativi)	1,90%	1,36%
Costo del lavoro/Ricavi operativi	(59,74%)	(58,23%)

Evoluzione dei parametri azionari

n.i. 2000 = 100



Per quanto riguarda la vista sintetica di alcuni rilevanti indicatori fisici/operativi riferiti all'andamento dell'esercizio si rinvia alla tabella di pagina 42.

Principali eventi dell'esercizio

Interventi normativi

Gennaio

- Con Legge del 28 gennaio 2009, n. 2, è stato convertito in legge, con modificazioni, il Decreto Legge n. 185, del 29 novembre 2008, *"Misure urgenti per il sostegno a famiglie, lavoro, occupazione e impresa e per ridisegnare in funzione anti-crisi il quadro strategico nazionale"*, diretto - tra l'altro - a istituire un fondo per gli investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato SpA, con una dotazione di 960 milioni di euro per l'anno 2009, e autorizzare la spesa di 480 milioni di euro per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011, per la stipula dei nuovi Contratti di Servizio dello Stato e delle Regioni a statuto ordinario con Trenitalia SpA.

Febbraio

- In data 27 febbraio 2009, la Legge n. 14, *"Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 207, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative e disposizioni finanziarie urgenti"*, ha disposto, tra l'altro:
 - la destinazione di una quota parte del fondo, previsto dalla predetta Legge del 28 gennaio 2009, n. 2, all'acquisto di materiale rotabile per il trasporto pubblico locale;
 - la proroga di un anno (31 dicembre 2009) del termine per l'emanazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del decreto diretto a stabilire nuovi criteri di calcolo del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;
 - la proroga al 30 giugno 2009 del termine per l'indagine conoscitiva sul trasporto ferroviario di viaggiatori e merci sulla media e lunga percorrenza;
 - nell'ambito della prosecuzione del servizio sperimentale italo-francese di Autostrada Ferroviaria Alpina (AFA), il mantenimento in bilancio, in conto dei residui, delle risorse rivenienti nell'esercizio finanziario 2008, per essere versate all'entrata del bilancio dello Stato nell'anno 2009 a copertura degli interventi effettuati nell'anno 2008.

Aprile

- La Legge 9 aprile 2009, n. 33, *"Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto Legge 10 febbraio 2009, n. 5, recante misure urgenti a sostegno dei settori industriali in crisi, nonché disposizioni in materia di produzione lattiera e rateizzazione del debito nel settore lattiero-caseario"*, ha introdotto per i contratti di servizio, relativi all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale ferroviario, una durata minima non inferiore a sei anni, rinnovabili di altri sei; ciò ha permesso di creare le condizioni per il rinnovo e la firma dei nuovi contratti con le Regioni e per avviare un rilevante piano d'acquisto di nuovo materiale rotabile che costituisce un elemento fondamentale nel percorso di miglioramento del servizio del Trasporto Regionale. I nuovi contratti contengono caratteristiche innovative, oltre che sulla durata, anche sulla definizione dei corrispettivi "a catalogo", dove i prezzi delle prestazioni sono definiti per singolo servizio offerto. Il Catalogo ha sostituito le modalità di calcolo dei corrispettivi precedentemente utilizzata, basata su un'unica unità di misura, quella del "treno chilometro" senza considerare quindi le caratteristiche dei singoli treni, l'orario, il giorno, il costo dei servizi accessori etc. I nuovi contratti risultano, alla data di presentazione della presente Relazione sulla Gestione, firmati o siglati con la quasi totalità delle Regioni e delle Province autonome.
- La Commissione Europea ha presentato, in data 8 aprile 2009, una proposta di Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio, relativa alla lotta contro i ritardi di pagamento nelle transazioni (2009/0054). È previsto per le amministrazioni pubbliche (compresi gli organismi di diritto pubblico la cui attività è finanziata in modo maggioritario dallo Stato) l'obbligo di pagare le fatture, relative a transazioni commerciali aventi per oggetto la fornitura di beni o la prestazione di servizi, entro 30 giorni dal ricevimento; allo scadere di tale periodo viene riconosciuto al creditore il diritto a un risarcimento pari al 5% dell'importo dovuto, oltre agli interessi di mora e il risarcimento dei costi di recupero.



Luglio

- Con la Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 7 luglio 2009 sono stati individuati gli impianti e scali merci, patrimonio di Rete Ferroviaria Italiana SpA, funzionali alla operatività del trasporto merci sulla rete ferroviaria italiana; per i restanti impianti e scali merci “non funzionali” è stata prevista, nell’ambito del processo di *asset allocation* previsto nel Piano industriale del Gruppo Ferrovie dello Stato, la possibilità di procedere al trasferimento/assegnazione degli stessi in capo ad altre società del Gruppo stesso.
- Il 23 luglio 2009 è stata emanata la Legge n. 99, “*Disposizioni per lo sviluppo e l’internalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia*”, che ha disposto - tra l’altro - rilevanti modifiche al quadro regolatorio del trasporto ferroviario; in particolare:
 - viene introdotta, per lo svolgimento dei servizi ferroviari in ambito nazionale, una specifica licenza, svincolata dalla licenza necessaria per l’effettuazione dei servizi di passeggeri in ambito internazionale e merci;
 - la licenza nazionale non è necessaria per effettuare il cabotaggio nazionale di servizi di trasporto internazionale passeggeri, purché tale servizio interno abbia carattere accessorio rispetto al trasporto passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi;
 - il diritto di accesso al mercato dei servizi passeggeri a media e lunga percorrenza può essere limitato, qualora ciò comprometta l’equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico;
 - i contratti di servizio relativi al trasporto pubblico locale devono definire anche i criteri di aggiornamento annuale delle tariffe; viene, inoltre, introdotto il principio della facoltà di gara per l’aggiudicazione di tali contratti di servizio;
 - relativamente al pedaggio, vengono previsti specifici principi per la determinazione del prezzo di fornitura dell’energia elettrica;
 - la manovra viene qualificata come servizio “complementare”, che il gestore dell’infrastruttura presta ove disponibile;
 - viene estesa la durata massima degli accordi quadro, rendendo possibile una durata anche superiore a dieci anni in presenza di investimenti rilevanti a lungo termine.

Agosto

- La Legge 3 agosto 2009, n. 102, “*Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, recante provvedimenti anticrisi, nonché proroga di termini e della partecipazione italiana a missioni internazionali*”, ha previsto per le società che, ai sensi delle previsioni del regolamento (CE) n. 1370/2007 (articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e articolo 8, paragrafo 2), risultino aggiudicatrici di contratti di servizio al di fuori di procedure a evidenza pubblica, il divieto di partecipare a procedure di gara per la fornitura di servizi di trasporto pubblico locale organizzate in ambiti territoriali diversi da quelli in cui esse operano.

Settembre

- Il Decreto Legge 25 settembre 2009, n. 135 (articolo 2), “*Disposizioni urgenti per l’attuazione di obblighi comunitari e per l’esecuzione di sentenza della Corte di giustizia delle Comunità Europee*” (convertito in legge, con modificazioni, dall’art. 1, comma 1, Legge 20 novembre 2009, n. 166), ha attribuito all’Organismo di regolazione, di cui all’art. 37 del D.Lgs. n. 188/2003, poteri sanzionatori nonché previsto l’assegnazione allo stesso delle risorse umane, strumentali e finanziarie necessarie per lo svolgimento dei propri compiti. Inoltre, ha stabilito - in attesa della definizione del comparto di contrattazione collettiva - l’equiparazione del trattamento giuridico ed economico del personale dell’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie a quello dell’Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo.

Ottobre

- Nell'ambito della procedura di infrazione sull'attuazione del cosiddetto Primo Pacchetto Ferroviario (n. 2008/2097), avviata ai sensi dell'art. 226 del Trattato CE nei confronti dell'Italia, la Commissione Europea ha adottato, in data 8 ottobre 2009, un Parere Motivato. Gli aspetti oggetto di addebito da parte della Commissione riguardano in particolare: l'indipendenza dell'ente incaricato dalle cosiddette funzioni essenziali, il regime di imposizione dei diritti per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria e l'indipendenza dell'Organismo di regolazione.

Dicembre

- Il 3 dicembre 2009 sono entrati in vigore i seguenti regolamenti comunitari:
 - Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 - relativo ai servizi pubblici dei trasporti di passeggeri su strada e per ferrovia - che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1170/70 e prevede, tra l'altro, per le autorità competenti la facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia (a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale);
 - Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 - relativo ai diritti e obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario e facente parte del cosiddetto "terzo pacchetto ferroviario" - che definisce *standard* di qualità, compensazioni in caso di ritardo e cancellazione treni, assistenza ai passeggeri a mobilità ridotta, responsabilità civile delle imprese ferroviarie.
- Il Cipe, in data 17 dicembre 2009, ha individuato, sulla base dell'indagine conoscitiva predisposta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (ed ai sensi dell'art. 2, comma 253, della Legge 24 dicembre 2007, n. 244), il perimetro dei servizi di utilità sociale relativi al trasporto ferroviario passeggeri sulla media e lunga percorrenza per i quali non è possibile raggiungere l'equilibrio economico. Ha, inoltre, espresso parere favorevole allo schema di contratto di servizio per il periodo 2009 - 2014, relativo al trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposto a regime di obbligo di servizio pubblico.
- In data 23 dicembre 2009 è stata emanata la Legge Finanziaria 2010 (L. n.191 recante "*Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato*") e la Legge di Bilancio n.192 a essa collegata. Per l'anno 2010 non sono state previste risorse aggiuntive di competenza, mentre relativamente agli stanziamenti di cassa sono state previste le seguenti erogazioni:
 - 2.385 milioni di euro a valere sul capitolo 7122 per l'anno 2010 per la prosecuzione degli investimenti ferroviari previsti dalla Tabella "A" del Contratto di Programma 2007-2011;
 - 3 milioni di euro a valere su capitolo 7123 per l'anno 2010, quali contributi relativi a specifici provvedimenti legislativi;
 - 100 milioni di euro per la rete Alta Velocità/Alta Capacità e per la rete convenzionale quale rata annuale dei contributi quindicennali in conto impianti stanziati dalla Legge Finanziaria 2006, a partire rispettivamente dal 2006 e dal 2007 sul capitolo 7124;
 - 400 milioni di euro per la realizzazione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano-Napoli quale quota relativa all'anno 2010 dei complessivi 8.100 milioni di euro stanziati dalla Legge Finanziaria 2007 sul capitolo 7124.

La Legge Finanziaria ha inoltre previsto all'art. 2 commi 232-234, una nuova modalità di finanziamento a "*tranche*" per specifici progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei TEN-T e inseriti nel programma delle infrastrutture strategiche, aventi costi e tempi di realizzazione superiori, rispettivamente, a 2 miliardi di euro e a 4 anni dall'approvazione del progetto definitivo e non suddivisibili in lotti funzionali di importo inferiore a 1 miliardo di euro, individuati con decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Operazioni straordinarie

Gennaio

- Dal 1° gennaio 2009 ha avuto effetto la scissione parziale della TAV SpA in favore della RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA della tratta ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Milano-Bologna, lotti funzionali 1°, 3° e ulteriore porzione del Lotto 2°. La scissione ha comportato la riduzione del capitale della Società scissa TAV per l'importo di 673.779.638 euro e della riserva costituita da versamenti in conto futuro aumento di capitale di 130.385.929 euro, secondo quanto definito nell'atto di scissione del 24 dicembre 2008.

Ottobre

- Il 26 ottobre 2009 è stato stipulato l'atto di conferimento tra Ferrovie dello Stato SpA e la controllata FS Sistemi Urbani Srl. Con tale atto Ferrovie dello Stato ha sottoscritto interamente l'aumento di capitale per l'ammontare complessivo di 148.673.659 euro conferendo nella FS Sistemi Urbani beni immobili per un valore netto di pari importo. La liberazione dell'aumento di capitale è stata di 143.117.733 euro in quanto alla data di sottoscrizione dell'atto il residuo aumento di 5.555.926 euro, riferito all'ex stazione Leopolda di Firenze, risultava sottoposto alla condizione sospensiva dell'esercizio della prelazione da parte del Ministero dei Beni Culturali.

Novembre

- Il 10 novembre 2009, il Consiglio di Amministrazione di RFI SpA ha approvato il Progetto di scissione parziale in favore di FS Telco Srl mediante assegnazione del ramo d'azienda consistente nelle funzioni operative, gestionali e di mantenimento in efficienza della rete di telefonia fissa "automatica" e della rete radiomobile GSM-R. La proprietà della fibra ottica rimarrà in capo a RFI SpA.

Dicembre

- In data 10 dicembre 2009 ha avuto effetto l'atto di scissione parziale di FS Logistica SpA mediante assegnazione di parte del suo patrimonio in favore della RFI SpA, avente come oggetto alcuni beni che erano già stati trasferiti da RFI SpA a FS Logistica, con l'atto di scissione del 21 dicembre 2007, e in particolare le porzioni di impianti dello Scalo di Torino Orbassano e dello Scalo di Maddaloni Marcianise.
- Il 22 dicembre 2009 sono stati stipulati tre atti di scissione parziale della TAV SpA, mediante assegnazione di parte del suo patrimonio in favore della RFI SpA; in particolare:
 - l'atto di scissione parziale con assegnazione di parte del patrimonio costituito da atti, progetti, accordi e rapporti giuridici connessi alla realizzazione delle tratte ferroviarie Alta Velocità/Alta Capacità Milano-Venona, Verona-Padova e Milano-Genova, terzo valico dei Giovi, costituenti il cosiddetto "Asse Orizzontale", che ha avuto effetto dal 30 dicembre 2009;
 - l'atto di scissione parziale con assegnazione degli immobili della tratta Milano-Bologna 1° e 3° Lotto Funzionale e oneri economici accessori, che ha avuto effetto a far data dal 31 dicembre 2009;
 - l'atto di scissione parziale con assegnazione della tratta Bologna-Firenze, tratta Torino-Milano, sub-tratta Novara-Milano, tratta Roma-Napoli 2° Lotto Funzionale, con decorrenza dal 1° gennaio 2010.
- Il 31 dicembre 2009 ha avuto effetto l'atto di scissione parziale di RFI SpA in favore della Trenitalia SpA, mediante l'assegnazione a quest'ultima di 11 impianti di manutenzione dei rotabili e di 20 porzioni di aree, di titolarità della prima, complementari rispetto a impianti già nella titolarità giuridica o nella disponibilità di Trenitalia.

Partecipazioni

Acquisizioni e vendite partecipazioni

Gennaio

- Il 5 gennaio 2009, a seguito dell'ultimazione della procedura di liquidazione, Grandi Stazioni Servizi Srl è stata cancellata dal Registro delle Imprese di Roma.

Maggio

- Il 25 maggio 2009, a seguito dell'ultimazione della procedura di liquidazione, Grandi Stazioni Pubblicità Srl in liquidazione è stata cancellata dal Registro delle Imprese di Roma.
- Sempre in data 25 maggio 2009, con atto di cessione di quota di partecipazione, la società Grandi Stazioni Edicole Srl ha ceduto alla Grandi Stazioni Ingegneria Srl l'intera quota di partecipazione pari a 5.000 euro del capitale sociale della VVO Srl per il corrispettivo di 500 euro.
- Il 29 maggio 2009, l'Assemblea dei soci di Ferport Srl ha deliberato lo scioglimento e la messa in liquidazione della società.

Luglio

- Il 1° luglio 2009, con effetto immediato, Trenitalia SpA ha ceduto alla consociata FS Logistica SpA, con contratto di compravendita di azioni, n. 3.729.801 azioni del valore nominale unitario di 1,00 euro della Cemat SpA per un corrispettivo pari a 19.686 mila euro.
- Il 15 luglio 2009, sempre con effetto immediato, la società Trenitalia ha ceduto alla stessa consociata FS Logistica, con contratto di compravendita di azioni, n. 5.681.100 azioni del valore nominale unitario di 1,00 euro pari a complessivi 5.681.100 euro della Italcontainer SpA a un prezzo pari a 2.745 mila euro.
- Il 21 luglio 2009, l'Assemblea Straordinaria dei soci della NET SpA, ha deliberato lo scioglimento e la messa in liquidazione della società.
- Il 29 luglio 2009 l'Assemblea dei soci della VVO Srl ha deliberato lo scioglimento e la messa in liquidazione della società.

Agosto

- Il 4 agosto Trenitalia SpA ha partecipato pariteticamente, con una quota del 50%, alla costituzione della società Trenitalia Le Nord Srl (TLN Srl) per la gestione unitaria del trasporto ferroviario regionale in Lombardia. L'altro socio è LeNord (Gruppo Ferrovie Nord Milano).

Settembre

- Il 4 settembre 2009 l'Assemblea dei soci della SLF - Società Logistica Ferroviaria Srl ha deliberato la messa in liquidazione della società.
- Il 14 settembre 2009 il socio unico Grandi Stazioni SpA, ha ceduto l'intera partecipazione nella *Network Italia Edicole Srl* (già Grandi Stazioni Edicole Srl) alla Dufry Italia SpA.

Novembre

- Il 6 novembre 2009, l'Assemblea dei soci della Immobiliare Ferrovie Srl, ha deliberato la modifica dell'oggetto sociale e la variazione della denominazione della società in FS Telco Srl con conseguente modifica dello statuto sociale.
- Il 15 novembre 2009 è divenuta operativa TLN - Trenitalia Le Nord Srl a valle della stipula dei contratti di affitto dei due rami di azienda, quello di Trenitalia, riconducibile alla "Direzione Regionale Lombardia" e quello di LeNord; entrambi i rami sono dedicati allo svolgimento del servizio di trasporto pubblico locale in Lombardia. La nuova società si va a posizionare come secondo operatore, sia in termini di volumi che di fatturato, nel trasporto ferroviario passeggeri in Italia alle spalle di Trenitalia.

Dicembre

- Il 9 dicembre 2009, l'Assemblea dei soci della Sideuropa Srl ha deliberato lo scioglimento e la messa in liquidazione della società, con effetto in data 11 gennaio 2010.

Operazioni sul capitale

Gennaio

- Il 30 gennaio 2009, il Consiglio di Amministrazione di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha deliberato, ai sensi dell'art. 5.2 dello statuto sociale, un aumento del capitale sociale della società pari a 250.000.000 euro. L'unico socio Ferrovie dello Stato SpA ha sottoscritto e versato l'intero aumento di capitale sociale il 2 febbraio 2009.

Aprile

- Il 27 aprile, il 5 ottobre e il 21 dicembre 2009, sono state eseguite rispettivamente la quarta, quinta e sesta *tranche* di aumento del capitale sociale di TFB - Tunnel Ferroviario del Brennero - Finanziaria di Partecipazioni SpA; pertanto il capitale sociale della TFB è attualmente pari a 106 milioni di euro e la quota di partecipazione di RFI SpA risulta pari all'84,558%.

Giugno

- Il 25 giugno 2009, l'Assemblea dei soci della *Network* Terminali Siciliani SpA ha deliberato la riduzione del capitale sociale da 340 mila euro a 34 mila euro, a integrale copertura delle perdite risultanti dalla situazione patrimoniale al 31 maggio 2009, e il contestuale aumento di capitale a 154 mila euro. Il 22 giugno il socio RFI SpA ha versato in conto futuro aumento di capitale, la quota di sua competenza per 60 mila euro.

Settembre

- In data 20 settembre 2009 gli azionisti di minoranza della società TX Logistik AG hanno esercitato il primo diritto di opzione affinché Trenitalia acquisti il 25% delle azioni della società in loro possesso. Le pattuizioni contrattuali sono descritte in un accordo (*ISA-Investment Shareholders Agreement*) siglato in data 25 luglio 2005 tra i soci. A oggi, dopo alcuni incontri preliminari, non vi è accordo sulla definizione del prezzo della transazione a seguito di diversa interpretazione tra i soci di alcune clausole contrattuali. È possibile che si possa ricorrere a un arbitrato per dirimere la controversia.

Ottobre

- Il 30 ottobre 2009, l'Assemblea dei soci di Trenitalia Le Nord Srl ha deliberato l'aumento di capitale per complessivi 6 milioni di euro.

Novembre

- Il 30 novembre 2009, l'Assemblea dei soci di Quadrante Europa Terminal Gate SpA ha deliberato la riduzione del capitale, a copertura delle perdite risultanti al 30 giugno 2009, da 1.800 mila euro a 808 mila euro.

Dicembre

- Il 17 dicembre 2009, l'assemblea dei soci della TSF SpA, a seguito del recesso del socio Ferrovie dello Stato SpA, ha deliberato la riduzione del capitale sociale per 32 milioni di euro (pari al valore di liquidazione delle azioni della società recedente Ferrovie dello Stato SpA), da 77 milioni di euro a 45 milioni di euro. Il recesso ha avuto effetto dal 17 marzo 2010.

Finanziamenti

Nel corso del 2009 il Gruppo non ha posto in essere significative operazioni per la provvista di mezzi finanziari che ha quasi esclusivamente reperito attraverso l'utilizzo delle disponibilità residue relative a finanziamenti accesi nel corso dell'esercizio precedente.

Febbraio

- Nei primi due mesi del 2009 Ferrovie dello Stato SpA ha effettuato gli ultimi due tiraggi, per un importo complessivo di 250 milioni di euro, del contratto di prestito stipulato nel 2008 per un importo massimo di 800 milioni di euro con la Riunione Temporanea di Concorrenti composta da Cassa Depositi e Prestiti e Dexia Crediop (550 milioni di euro al 31 dicembre 2008). Le somme rivenienti da tale finanziamento sono state utilizzate dalla Capogruppo per la concessione di prestiti *intercompany*, rispettivamente ad RFI SpA e TAV, finalizzati alla prosecuzione dei lavori relativi al Sistema Alta Velocità/Alta Capacità della linea TO-MI-NA. Al 31 dicembre 2009 il prestito risulta interamente rimborsato;
- In data 11 febbraio 2009 Centostazioni ha concluso con BNP Paribas un prestito dell'ammontare massimo di 14 milioni di euro che risulta interamente utilizzato al 31 dicembre 2009. Il prestito ha durata decennale con ammortamento semestrale e prevede l'indicizzazione degli interessi all'*euribor* a sei mesi. Nella strutturazione di tale operazione il Gruppo è riuscito, proprio attraverso BNP, a realizzare il primo intervento della SACE Servizi Assicurativi Commercio Estero SpA nell'ambito del disposto ex Legge Finanziaria 2007 per il finanziamento delle infrastrutture. SACE ha nel caso di specie coperto il ruolo di garante del 50% delle somme dovute da Centostazioni all'ente finanziatore.

Dicembre

- Al 31 dicembre 2009, il prestito acceso da Grandi Stazioni in data 14 aprile 2008 per un ammontare massimo di 150 milioni di euro e destinato ai lavori di ammodernamento e adeguamento funzionale/architettonico dei tredici principali scali ferroviari italiani è stato interamente utilizzato (92 milioni di euro al 31 dicembre 2008).



Altri eventi

Di particolare rilevanza

- In data 29 giugno, alle 23.48, in uscita dalla stazione di Viareggio, un carro cisterna (non di proprietà di società del Gruppo Ferrovie dello Stato e immatricolato in Germania) contenente GPL, in composizione al treno merci 50325 partito da Trecate e diretto a Gricignano, è sviato per cause ancora in corso di accertamento da parte delle autorità competenti. Il treno era composto da 14 carri cisterna a noleggio della Società FS Logistica ed era trainato da una locomotiva di Trenitalia. La fuoriuscita del GPL dalla cisterna ha causato un gravissimo incendio con dolorose conseguenze in termini di vite umane (32 morti oltre a numerosi feriti) e ingenti danni a beni sia di terzi che di società del Gruppo Ferrovie. Nella circostanza sono in corso indagini dalle quali a oggi non risultano individuati responsabili dell'evento; pertanto allo stato non sono ipotizzabili passività a carico delle società del Gruppo Ferrovie (che, peraltro, sono coperte da idonee polizze assicurative vigenti). Sono state nel contempo attivate le opportune iniziative volte a ottenere il ristoro dei danni subiti dai terzi a seguito delle quali sono in corso perizie da parte della Compagnia Assicuratrice per la valorizzazione degli stessi.

Altri

- Nel mese di febbraio, a seguito del termine dei lavori di riqualificazione nelle aree aperte al pubblico a dicembre 2008, si è tenuta l'inaugurazione della stazione di Torino Porta Nuova.
- Nel corso della seduta del 6 marzo 2009 il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha dato il via libera a un piano di investimenti in opere infrastrutturali per 17,8 miliardi di euro, con una quota destinata allo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie. Sono infatti 2,75 i miliardi di euro destinati agli interventi ferroviari, soprattutto per l'Alta Velocità.
- In data 31 marzo 2009, l'ing. Mauro Moretti è stato eletto all'unanimità Vice-presidente dell'UIC, l'Unione Internazionale delle Ferrovie. A siglare questo nuovo incarico è stata l'Assemblea Generale della UIC riunitasi per definire il nuovo statuto e il nuovo profilo manageriale dell'associazione francese.
- In data 30 aprile 2009 è stato siglato il Protocollo d'Intesa tra Federtrasporto e le Organizzazioni Sindacali riguardante gli aspetti economici relativi all'anno 2008. La regolazione finanziaria è avvenuta nel primo semestre 2009.
- Il giorno 11 maggio 2009, il GUP di Bologna, in merito all'incidente ferroviario avvenuto il 7 gennaio 2005 a Crevalcore, sulla linea Bologna-Verona, ha assolto l'Amministratore Delegato di RFI SpA all'epoca dell'incidente e altri dirigenti che risultavano indagati.
- Il 15 maggio 2009 è stato firmato l'accordo programmatico fra Ferrovie dello Stato SpA e le Organizzazioni Sindacali di categoria per il rilancio competitivo del Gruppo Ferrovie dello Stato, comprendente, tra gli altri, l'accordo per innovare e rendere operativo il Fondo bilaterale per il sostegno al reddito. Il nuovo accordo è stato recepito dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con DM n. 510 del 23 giugno 2009. Il Fondo bilaterale, la cui gestione è affidata all'INPS, ha lo scopo - per le aziende del Gruppo che sono sprovviste degli ammortizzatori sociali tradizionali - di dare attuazione agli interventi previsti dall'art. 59, comma 6, della Legge n. 449 del 1997, diretti a favorire la riorganizzazione e il risanamento del Gruppo stesso in considerazione del processo di ristrutturazione e sviluppo del sistema di trasporto ferroviario.
- Il 24 maggio 2009 è stato attivato a Bologna Centrale il nuovo Apparato Centrale Computerizzato (ACC) che coordinerà i flussi di traffico del più importante nodo ferroviario d'Italia. L'ACC di Bologna Centrale controllerà e gestirà tutti i segnali, gli scambi e i sensori collegati con i binari della stazione e garantirà il miglioramento della qualità del servizio, in termini di efficacia e regolarità e consentirà un aumento della potenzialità (quote di traffico) della stazione stessa.
- Dal 14 giugno è stata avviata una prima fase di riorganizzazione degli equipaggi dei treni del trasporto regionale e di quelli a media e lunga percorrenza, cui farà seguito possibilmente anche il trasporto merci. Sui treni passeggeri attrezzati con moderne apparecchiature installate a bordo e a terra, a partire da detta data è stato introdotto l'agente solo di condotta.
- Il 25 agosto 2009, a seguito della gara europea indetta il 20 giugno 2008, per i servizi di pulizia dei treni e delle

stazioni, è stato reso operativo il primo contratto di servizi di pulizia sui treni regionali della Campania e del Molise, affidando il servizio alla multinazionale tedesca Dussmann Service. Il 3 settembre 2009 è stato siglato il contratto di pulizia relativo ai treni AV mentre, sempre in Campania, dal giorno 8 settembre 2009, per i treni regionali è divenuto operativo anche il contratto del Lotto 15 ed è in fase di avvio anche il contratto di pulizia dei treni regionali e di quelli a media-lunga percorrenza della regione Puglia. Nelle more delle aggiudicazioni, il cui ritardo è stato causato da numerosi ricorsi al TAR e al Consiglio di Stato, si è provveduto alla revoca graduale, per inadempienza, dei vecchi contratti provvedendo ad aggiudicazioni provvisorie al fine di garantire il livello di servizio previsto dai contratti di servizio con le Regioni. a oggi sono stati sottoscritti 12 contratti su 20 relativi principalmente alle regioni Lazio, Lombardia e Campania e, per una copertura parziale, su Liguria, Puglia, Basilicata e Molise.

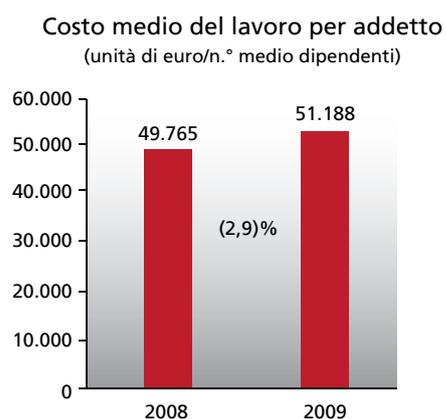
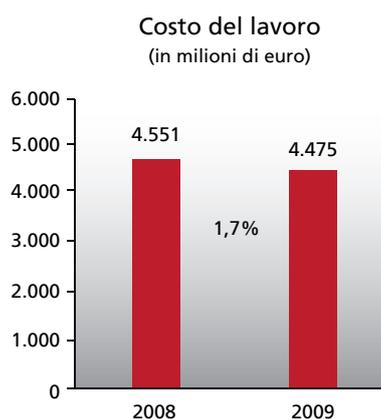
- Il primo settembre 2009 è stata attivata in regime di pre-esercizio la linea Alta Velocità/Alta Capacità Novara-Milano che assieme alla linea Alta Velocità/Alta Capacità Bologna-Firenze attiva in pre-esercizio dal 30 giugno 2009, entrambe attrezzate con ERTMS/ETCS livello 2, porteranno alla completa attivazione in regime di esercizio commerciale dell'intero sistema Alta Velocità/Alta Capacità a partire dal 13 dicembre 2009.
- Il 7 settembre 2009 è stato presentato dai vertici del Gruppo il piano di investimento per il trasporto regionale per un valore di oltre 2 miliardi di euro. Il piano prevede l'acquisto di nuovi locomotori, carrozze e convogli e la ristrutturazione e ammodernamento di oltre 2.550 carrozze.
- Il 5 dicembre è stata ufficialmente inaugurata di fronte ad Autorità ed Istituzioni la nuova rete ferroviaria ad Alta Velocità/Alta Capacità. La "metropolitana veloce d'Italia" raggiunge i più importanti centri urbani del paese, attraversando un'area dove si concentra il 65% della domanda di trasporto di persone e di merci e liberando la rete storica a beneficio del trasporto regionale e metropolitano.
- Il successivo 13 dicembre, con il nuovo orario ferroviario per l'anno 2010, la nuova rete Alta Velocità/Alta Capacità è entrata in esercizio. Fra Roma e Milano fanno la spola 72 Frecciarossa al giorno: le stazioni centrali di Roma e Milano sono collegate in 2 ore e 59 minuti, in 3 ore e 30 minuti fermando anche a Bologna e Firenze. Il tempo di percorrenza scende a 2 ore e 45 minuti tra Roma Tiburtina e Milano Rogoredo. E, ancora, Milano-Napoli e Roma-Torino collegate in 4 ore e 10 minuti, Roma-Napoli in 70 minuti. Il Frecciargento, targato Giugiaro, collega Roma e Verona in 3 ore e la Capitale con Venezia Mestre in 3 ore e 15 minuti. Il Frecciargento fa anche spola fra Roma-Bari e Roma-Lamezia in 3 ore e 59 minuti.
- Con l'entrata in vigore del nuovo orario 2010, e a seguito dell'accordo tra SBB e il Gruppo Ferrovie dello Stato, la società Cisalpino ha cessato i servizi di trasporto ferroviario. I soci, Trenitalia e SBB, hanno convenuto di provvedere direttamente alla gestione dei servizi tra l'Italia e la Svizzera prevedendo che la società iniziasse il suo processo di liquidazione dopo aver definito i rapporti di fornitura con Alstom relativi alla consegna e messa in esercizio di 14 ETR 610 ordinati in precedenza. I due soci hanno acquisito la flotta degli ETR 470 e hanno stipulato, in pendenza della chiusura del contratto di fornitura tra Alstom e Cisalpino, un contratto d'affitto dei rotabili forniti, impegnandosi all'affitto anche dei successivi rotabili in consegna.



Risorse umane

Il numero dei dipendenti del Gruppo è passato dalle 89.431 unità del 31 dicembre 2008 alle 84.962 unità di fine 2009 scontando una diminuzione netta pari a 4.469 unità. Una diminuzione sostanzialmente equivalente (-4.020 unità) si misura anche nella differenza delle consistenze medie sui due anni.

DIPENDENTI AL 31.12.2008	89.431
Entrate	1.584
Uscite	(6.053)
DIPENDENTI AL 31.12.2009	84.962
CONSISTENZA MEDIA 2008	91.442
CONSISTENZA MEDIA 2009	87.422



Le Relazioni industriali

Nell'anno 2009 le relazioni industriali hanno fatto registrare la sottoscrizione, nel corso del mese di maggio, di importanti intese che possono agevolare il percorso di efficientamento industriale intrapreso e contribuire alla realizzazione degli obiettivi di Piano.

Il 14 maggio è stato infatti formalmente sottoscritto presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il Protocollo d'intesa, tra Federtrasporto, Asstra, Anav e le Organizzazioni Sindacali Filt/Cgil, Fit/Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporti, Fast Ferrovie, Orsa e Faisa/Cisal, per l'avvio del negoziato per la definizione di un nuovo CCNL (contratto collettivo nazionale di lavoro) unico della Mobilità, che ha l'obiettivo dell'unificazione dei due distinti CCNL delle Attività Ferroviarie e degli Autoferrotranvieri, in vista della completa liberalizzazione dei mercati di riferimento. Il negoziato, che nella prima fase è circoscritto a quattro parti comuni (campo di applicazione, decorrenza e durata, sistema di relazioni industriali, mercato del lavoro), è stato avviato nel mese di giugno ed è tuttora in corso.

L'intesa del 14 maggio è stata accompagnata dall'accordo sulla copertura economica per l'anno 2008, anno di vacanza contrattuale per i due CCNL (che sono entrambi scaduti il 31 dicembre 2007), stabilita in pari misura per i due settori. Il Protocollo in questione ha consentito di sbloccare il confronto in corso sulle questioni aziendali aperte, favorendo la sottoscrizione degli accordi del 15 maggio, che hanno notevole rilevanza per il rilancio competitivo del Gruppo. In particolare, dopo anni di confronti con le OO.SS., è stato introdotto in Trenitalia l'equipaggio con un solo macchinista alla condotta dei treni, definendo la normativa transitoria di utilizzazione del personale in attesa della completa rivisitazione della materia nell'ambito del confronto per il rinnovo del CCNL di settore delle Attività ferroviarie. Oltre alle evidenti economie gestionali che produce, l'accordo consente anche il ritorno economico dei notevoli investimenti che in questi ultimi anni il Gruppo ha sostenuto per le tecnologie di sicurezza nel controllo della marcia dei treni.

Inoltre, con tali accordi, è stata raggiunta l'intesa per innovare e rendere effettivamente operativo il "Fondo bilaterale per il sostegno al reddito" ex *legge 449/97* che costituisce per il Gruppo - in assenza di ammortizzatori sociali tradizionali - uno strumento fondamentale per la gestione dell'ulteriore fase di ristrutturazione e riorganizzazione aziendale conseguente alle innovazioni tecnologiche e al complessivo efficientamento della macchina produttiva, nonché per governare l'imponente turn-over che nel periodo 2010-2013 interesserà le società del Gruppo.

Il Fondo infatti consentirà - attraverso la sua componente ordinaria - di attuare i necessari percorsi di riconversione e riqualificazione del personale e - tramite la componente straordinaria - di accompagnare alla pensione, favorendo in via prioritaria la volontarietà, i lavoratori cui manchino fino a 48 mesi per il raggiungimento della prima utile finestra pensionistica, a valle di una procedura sindacale, originata da specifici progetti aziendali di livello territoriale, il cui esito consente comunque alle aziende - nella ipotesi di mancato accordo complessivo con il sindacato - di considerare eccedentario il 30% delle risorse dichiarate in esubero nel progetto originario.

A seguito della definizione con le Organizzazioni Sindacali della nuova regolamentazione del Fondo, sono stati sviluppati e implementati con INPS e i competenti Dicasteri i necessari contatti e approfondimenti al fine di consentire nei tempi più stretti possibili l'attivazione delle prestazioni; è in dirittura di arrivo la stipula della convenzione con l'INPS per l'erogazione delle prestazioni.

È stato definito inoltre l'impegno ad affrontare la questione relativa alla riorganizzazione del settore del trasporto delle merci, per ricercare le soluzioni necessarie ad alleggerire la struttura dei costi, a partire dal modulo di equipaggio di condotta per il quale non si ritengono sufficienti, nemmeno nella fase di avvio, le soluzioni adottate per il traffico passeggeri, e consentire di affrontare in condizioni di maggiore efficienza economica e produttiva il mercato già liberalizzato.

Tra le intese sottoscritte il 15 maggio vi sono inoltre quelle:

- sulla riorganizzazione territoriale di RFI SpA, finalizzata al superamento della vecchia distinzione tra "movimento" e "infrastruttura" per consentire una produzione maggiore e di qualità a costi operativi compatibili, aumentando la capacità delle linee, migliorando la gestione delle anomalie infrastrutturali e sfruttando la capacità di automazione;
- sulla riorganizzazione delle attività di manutenzione delle infrastrutture e dei rotabili, anche attraverso l'internalizzazione di attività ritenute a più alto contenuto tecnologico, che consentirà un sensibile miglioramento



della produttività e della qualità degli interventi manutentivi. In tale ambito è stato definito un piano di inserimenti per circa 900 unità a fronte del forte turn-over che li ha già interessati negli ultimi due anni.

Nell'ambito del dialogo sociale europeo, Ferrovie dello Stato SpA ha coordinato la seconda fase del progetto internazionale finanziato dalla Commissione europea "*Follow-up of the agreement on the working conditions of mobile workers engaged in interoperable cross-border services*" volto a monitorare, alla luce dell'evoluzione del mercato ferroviario, lo stato di attuazione dell'accordo stipulato da CER e ETF il 27 gennaio 2004, concernente l'orario di lavoro per il personale mobile del trasporto ferroviario transfrontaliero, trasformato nella Direttiva 2005/47/CE.

Per quanto attiene gli aspetti connessi al trattamento previdenziale e assicurativo dei dipendenti del Gruppo Ferrovie dello Stato, nell'anno 2009 l'attività di maggior rilievo è stata quella connessa all'attuazione delle misure introdotte dall'art. 20 della Legge n. 133/2008 (estensione assicurazione contro la disoccupazione involontaria, assicurazione malattia e contribuzione per le prestazioni di maternità), nonché all'introduzione del Libro Unico del Lavoro, sempre prevista dalla medesima legge.

Politiche di Gestione e Sviluppo del Personale

Gli interventi che il Gruppo Ferrovie dello Stato ha realizzato nel corso dell'esercizio 2009 sono stati rivolti - come nel precedente biennio 2007-2008 - al conseguimento degli obiettivi strategici di risanamento attraverso incrementi di produttività e adeguamento delle competenze ai nuovi scenari, interni ed esterni.

In particolare, come già riportato, la consistenza del Gruppo è passata dalle 89.431 unità di fine anno 2008 alle 84.962 unità al 31 dicembre 2009. La significativa riduzione di personale, resa possibile sia dalle azioni organizzative, realizzate nell'ambito delle singole società, sia dall'introduzione di nuove tecnologie, è stata in gran parte conseguita attraverso il ricorso a politiche di incentivazione all'esodo che hanno consentito di gestire senza conflitti e criticità il ridimensionamento della forza impiegata.

In tale contesto, è stato comunque garantito il *turn over* necessario al presidio dei settori dell'esercizio ferroviario mentre le assunzioni da mercato di personale qualificato sono state limitate dal ricorso a processi di reclutamento dall'interno (*job posting*).

Sul fronte delle assunzioni dall'esterno di giovani laureati si è lavorato per disporre di bacini di reclutamento di ingegneri con elevate caratteristiche di professionalità e potenzialità di sviluppo. Il contatto con le varie realtà universitarie è stato realizzato sia con la partecipazione a vari *job meeting*, sia attraverso una serie di cooperazioni molto strette con le principali facoltà di Ingegneria, mirate a presentare il Gruppo Ferrovie dello Stato come un interessante progetto professionale e contribuire a una formazione specialistica di livello nel settore ferroviario.

Nell'ambito della valutazione e del monitoraggio delle popolazioni d'interesse di Gruppo, sono stati portati avanti i seguenti progetti:

- *Management Appraisal* per i dirigenti (Certificazione Competenze Professionali e Manageriali);
- Quadri Apicali (Valutazione dei titolari di posizioni di peso);
- Laureati (avvio del progetto di implementazione delle nuove "Politiche di Gestione e Sviluppo del Personale Laureato").

La Formazione

Per la Formazione istituzionale sono state realizzate diverse edizioni del modulo formativo rivolto ai neolaureati, incentrati sugli aspetti del *project management*, del *teamworking* e della comunicazione efficace.

Inoltre si sono concluse le attività di progettazione del corso *on line* sui processi ferroviari (la Formazione in Pillole), rivolto a Dirigenti, Quadri e neo laureati del Gruppo, che sarà erogato nel 2010 con metodologia *e-learning*.

Per la Formazione manageriale si è concluso il progetto finanziato "La Cultura di Impresa nel Gruppo Ferrovie dello Stato", nato per rafforzare nel *management* aziendale la cultura di impresa basata sulla creazione del valore e migliorare la capacità di operare su leve di efficienza.

Inoltre è stato progettato il corso di formazione rivolto ai Dirigenti del Gruppo "Sviluppo delle competenze strategiche" incentrato sul consolidamento e lo sviluppo delle competenze di Guida e Coordinamento dei collaboratori, Decisionalità e Innovazione e Cambiamento.

La Sicurezza e la Salute sul lavoro

In materia di sicurezza e salute sul lavoro, anche per il 2009 il Gruppo Ferrovie dello Stato, nel rinnovato contesto normativo (T.U. D.Lgs. n. 81/2008), ha proseguito con rigore il percorso intrapreso per diffondere e consolidare la cultura della prevenzione e promuovere comportamenti responsabili da parte di tutto il personale. Sono state avviate iniziative di formazione e informazione sui nuovi dettati normativi e si è effettuato il puntuale aggiornamento delle misure di prevenzione e protezione.

Nel corso dell'anno si è inoltre completato il progetto riformatore della normativa di prevenzione sui luoghi di lavoro, attraverso l'approvazione del D.Lgs. n. 106, del 3 agosto 2009, che ha corretto e integrato sensibilmente le norme previgenti del D.Lgs. n. 81/2008, "Testo unico" in materia di salute e sicurezza del lavoro.

Tale decreto ha apportato sensibili cambiamenti in ambito ferroviario, attribuendo al Ministero del Lavoro le competenze in materia di vigilanza previste dalla Legge n. 191/1974, nella prevenzione infortuni sugli impianti ferroviari.

Nel corso, poi, del 2009, in osservanza di quanto definito dalla Conferenza Permanente Stato-Regioni del settembre 2008 in materia di "Procedure per gli accertamenti sanitari di assenza di tossicodipendenza o di assunzione di sostanze stupefacenti da parte dei lavoratori addetti a mansioni che comportano particolari rischi per la sicurezza, l'incolumità e la salute di terzi", il Gruppo Ferrovie dello Stato ha predisposto tutte le azioni per la definizione degli accertamenti necessari e nel 2009, per la prima volta, è stato sottoposto a tali controlli tutto il personale addetto alla sicurezza dell'esercizio ferroviario.

A seguito della rilevante esperienza professionale acquisita in tale ambito dalla Direzione Sanità di RFI SpA, il Dipartimento Politiche Antidroga della Presidenza del Consiglio dei Ministri ha avviato una collaborazione scientifica con tale struttura, nell'ambito del progetto DTRL - *Drug Test* nei Lavoratori a Rischio, riguardante la creazione di un sistema di monitoraggio e valutazione dei *drug test* eseguiti sul territorio Nazionale ai lavoratori con mansioni a rischio.

È di rilievo infine segnalare come, in ambito ferroviario, nel periodo 2001-2009 ci sia stato un decremento complessivo degli infortuni in occasione di lavoro pari al 27%, a fronte di una riduzione degli infortuni in Italia nello stesso periodo, secondo i dati diffusi dall'INAIL, del 19,4%.

La costante riduzione del numero degli infortuni è stato il risultato di un forte processo di modernizzazione tecnologico e di ottimizzazione gestionale della salute e sicurezza dei processi produttivi. A conferma di tale impegno l'Agenzia Europea per la sicurezza e salute del lavoro, in occasione della settimana europea per la sicurezza del 2009, ha selezionato come "migliore pratica" della valutazione del rischio il progetto "Smarfi - Sicurezza manutenzione RFI", modulo multimediale di formazione finalizzato alla formazione del personale della manutenzione della infrastruttura ferroviaria.

Politica ambientale

Il 2009 è stato caratterizzato dal consolidamento delle attività intraprese l'anno precedente in materia di sostenibilità ambientale, sociale ed economica, continuando così il cammino verso il miglioramento di efficacia ed efficienza di tutti i processi rilevanti.

Il Gruppo ha rafforzato i rapporti con gli *stakeholder* esterni anche attraverso la stesura del Rapporto di Sostenibilità, che evidenzia quanto viene fatto per la mobilità sostenibile e per integrare sempre meglio i principi e i valori della responsabilità sociale d'impresa nello svolgimento delle attività.

Ferrovie dello Stato, nel Rapporto di Sostenibilità, ha espresso la consapevolezza che il conseguimento degli obiettivi aziendali passa, prima di tutto, attraverso l'orientamento al cliente e la valorizzazione del proprio patrimonio di risorse umane: è questo il paradigma della moderna *public utility* che si confronta ogni giorno sul mercato liberalizzato, mentre continua ad assicurare al Paese un'infrastruttura e un servizio essenziali per il suo sviluppo.

Le principali iniziative che hanno segnato nel 2009 questo modo di operare del Gruppo sono state:

- l'adesione al "Patto per l'Ambiente", promosso dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri e dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e sottoscritto da altre dieci grandi aziende industriali italiane per la lotta ai cambiamenti climatici e all'inquinamento, con l'obiettivo di conciliare tutela ambientale e crescita occupazionale ed economica e di promuovere l'innovazione tecnologica;
- la sottoscrizione, con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di un Accordo di Programma, che deriva dal suddetto "Patto per l'Ambiente", contenente l'impegno a limitare, entro il 2012, le emissioni di CO₂ e ad adottare, nei propri impianti ed edifici, sistemi di produzione energetica alimentati con fonti rinnovabili, con sensibili benefici in termini di impatto ambientale e riduzione dei consumi e dei costi di gestione;
- l'avvio di un'attività di mappatura tesa a rilevare il livello di presidio del tema ambientale e, contestualmente, il grado d'integrazione con i sistemi qualità e sicurezza esistenti presso le società operative. A conclusione di tale ricognizione, sarà elaborato un piano completo per lo sviluppo del sistema *Corporate* di gestione ambientale;
- la realizzazione della diciannovesima edizione del Treno Verde, in collaborazione con Legambiente, per monitorare l'inquinamento atmosferico, il traffico, il rumore e la situazione dei trasporti privati e collettivi in diverse città italiane;
- la partecipazione, il 5 dicembre 2009, al viaggio da Bruxelles a Copenaghen del *Climate Express* - treno a emissioni zero, inserito nel più ampio programma *Train to Copenhagen*; a bordo del *Climate Express* c'erano 400 esperti dell'ambiente, rappresentanti del mondo economico e delegati delle Ferrovie internazionali che si sono incontrati per discutere di cambiamenti climatici e mobilità sostenibile. Nella medesima occasione è stato anche presentato il *Global Rail Position Paper*, documento condiviso dalle Ferrovie di tutto il mondo a testimonianza della volontà, oltre che della necessità, di trasferire su ferro gran parte del trasporto stradale e aereo.

Per supportare una sempre maggiore sostenibilità ambientale, nel 2009 le diverse società del Gruppo hanno posto in essere una serie di interventi, i più significativi dei quali sono elencati qui di seguito:

- avvio della seconda fase di uno studio UIC (*Braking gear emissions impact on human health*) svolto in collaborazione con varie ferrovie Europee e guidato da Trenitalia, per l'analisi delle sostanze emesse dai materiali frenanti, al fine di valutarne i possibili effetti sulla salute dell'uomo. È stata affidata al dipartimento DICMA dell'Università di Bologna la parte relativa ai campionamenti a bordo treno delle sostanze derivanti dalla frenatura, alle determinazioni analitiche, alla modellazione delle dispersioni in carrozza e alla valutazione della significatività delle sostanze eventualmente individuate sulla salute dell'uomo e sull'ambiente;
- restituzione da parte di Trenitalia, tramite le credenziali di accesso al Registro Nazionale delle quote di CO₂ e delle emissioni, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di 29.608 diritti, a seguito di una riduzione delle proprie emissioni di circa il 6% rispetto a quanto previsto e autorizzato;
- prosecuzione, relativamente al rischio biologico legato al contagio da legionella, del programma già avviato da Trenitalia per la sanificazione e decalcificazione dei serbatoi delle acque a bordo treno attraverso interventi di bonifica ad hoc. È stato avviato anche il programma di pulizia e sanificazione per le condotte idrauliche dei treni;
- estensione del programma di ricerca per l'ottimizzazione del processo di disinfestazione dei rotabili ferroviari;
- realizzazione di uno studio, sviluppato da RFI SpA in collaborazione con il CNR, per approfondire la relazione esistente tra il contenuto di amianto presente nel pietrisco ferroviario (pietre verdi) e l'amianto eventualmente liberato per abrasione;

- estensione della certificazione ISO 14001 relativa al Sistema di Gestione Ambientale a tutte le sedi Italferr, comprese quelle all'estero, con conseguente emanazione del nuovo Manuale del Sistema di Gestione Integrato Qualità, Ambiente, Salute e Sicurezza;
- sviluppo, sempre da parte di Italferr, di una metodologia, da adottarsi in sede di progettazione di investimenti infrastrutturali, che consente di stimare e calcolare le emissioni e le rimozioni di gas a effetto serra (*Green House Gas*) generate durante tutte le fasi di esecuzione di un'opera ferroviaria, sino alla sua messa in servizio, conformemente con quanto previsto dalle norme UNI ISO 14064:2006;
- realizzazione di una banca dati di monitoraggio ambientale (SIGMAP "Sistema Informativo Geografico Monitoraggio Ambiente e Progetti), che raccoglie i dati acquisiti da Italferr nel corso delle campagne di misura svolte su tutto il territorio nazionale. La banca dati SIGMAP è inoltre stata implementata con una nuova sezione tematica "Archeologia", condivisa con la Soprintendenza Archeologica della Regione Lombardia e illustrata al Ministero per i Beni e le Attività Culturali;
- attuazione da parte di Italferr, richiesta del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATT) e su incarico di RFI SpA, di un sito web dedicato al Nodo AV di Firenze, disponibile al pubblico via internet.

Performance ambientali energia

Le principali attività/interventi 2009 nell'ambito delle *performance* ambientali di Gruppo sono state, in gran parte, finalizzate al contenimento dei consumi attraverso l'aumento del numero di rilievi puntuali e l'efficientamento dei monitoraggi, il miglioramento delle reti di distribuzione e la conseguente riduzione di perdite e sprechi, l'introduzione di apparati per la razionalizzazione dei consumi degli impianti utilizzatori e la valutazione di possibili alternative di approvvigionamento energetico. In tale ultimo ambito, in particolare, possono essere collocate le seguenti iniziative:

- esecuzione di uno studio di fattibilità per l'approvvigionamento da fonti alternative (ipotesi tecnico-economica relativa al posizionamento di pannelli fotovoltaici sulle coperture dei complessi di stazione);
- avvio, nella stazione pilota di Roma Termini, del progetto di realizzazione di un sistema di tele-lettura dei consumi per aree omogenee di stazione (fabbricati, spazi di grandi dimensioni, etc.), progetto che ha la finalità di consentire puntuali rilevazioni delle utenze e, successivamente, analisi circostanziate dei consumi;
- utilizzo, con prima introduzione ancora nella stazione di Roma Termini, di sistemi combinati di produzione contemporanea di caldo-freddo (macchine frigorifere ad assorbimento) per migliorare il rendimento complessivo degli impianti;
- installazione di apparati elettronici di modulazione dell'assorbimento dell'energia (*inverter*, etc.) in base all'effettivo utilizzo degli impianti per i nuovi apparati (scale mobili, ascensori, tappeti mobili, gruppi frigoriferi, etc.) realizzati nelle stazioni riqualificate.

Emissioni atmosferiche

Il Gruppo Ferrovie dello Stato, per contribuire a ridurre l'emissione di gas serra, oltre ad avviare su larga scala l'introduzione di pannelli fotovoltaici sui propri siti, producendo e utilizzando così energia "pulita" per usi diversi da quelli della trazione, ha portato avanti nel 2009 altri progetti quali:

- la realizzazione di nuove centrali di produzione a maggior rendimento energetico e con minori emissioni di inquinanti nelle stazioni riqualificate di Napoli Centrale e Torino Porta Nuova;
- la trasformazione, nella stazione di Napoli, degli impianti a gasolio in impianti a gas metano, a minor impatto ambientale;
- l'attività di conduzione continua delle centrali di produzione termica e frigorifera, con analisi giornaliera delle emissioni di inquinanti e relativi interventi di regolazione.



Mitigazione del rumore

L'ampliamento dell'infrastruttura, l'aumento della velocità media dei treni e una progressiva urbanizzazione delle zone limitrofe all'infrastruttura stessa hanno reso la mitigazione degli impatti acustici un elemento sempre più importante della sostenibilità ambientale nel Gruppo.

A tal fine, per le linee esistenti e già a partire dal 2004, è stato definito un articolato programma di risanamento acustico e sono stati individuati e approvati gli interventi più urgenti da realizzare, tramite Protocolli d'Intesa con gli Enti Locali interessati, mentre nella realizzazione delle nuove linee Alta Velocità/Alta Capacità il Gruppo Ferrovie dello Stato ha ottemperato nel 2009 ai disposti legislativi sull'inquinamento acustico, rispettivamente con tecniche di intervento per la mitigazione degli impatti che si orientano su tre fronti:

- lo sviluppo di mezzi e tecnologie di trazione sempre più silenziosi, con attività di ricerca e sviluppo svolte dal Gruppo in campo internazionale sui materiali alternativi per la realizzazione delle ruote e dei sistemi frenanti;
- la schermatura della sorgente sonora con barriere anti-rumore realizzate in materiali diversi, in base alle necessità tecniche e di inserimento paesaggistico e naturalistico;
- la protezione del recettore esposto mediante l'impiego di finestre fonoisolanti.

Bonifiche

Continua l'attività di bonifica e di recupero del territorio; nel corso del 2009 sono stati ultimati i lavori per la messa in sicurezza della ex Sotto Stazione Elettrica di Firenze Rifredi ed è stata ottenuta l'approvazione del Progetto operativo di bonifica delle ex Officine Motori di Firenze Romito.

Sono proseguite, inoltre, le attività per gestire i procedimenti di bonifica avviati nell'ambito del Potenziamento Infrastrutturale del Nodo di Genova e, in particolare: per Parco Tabacchi è stato avviato il monitoraggio "ante operam" in attesa dell'avvio dei lavori; per Genova Brignole è stato ultimato e approvato il progetto di bonifica; per Genova Sampierdarena si è provveduto alla redazione dell'Analisi di Rischio e successive integrazioni; per Genova Terralba è stato eseguito il piano di caratterizzazione ambientale e le successive integrazioni.

Archeologia

La realizzazione di una grande infrastruttura, quale a esempio il sistema Alta Velocità/Alta Capacità, ha rappresentato e continua a rappresentare un'eccezionale occasione di ricerca scientifico-archeologica per la conoscenza dei processi storici di frequentazione del territorio.

Il Gruppo Ferrovie dello Stato, sulla base di questa esperienza, ha adottato innovative metodologie di intervento per studiare, già in fase di progettazione, l'impatto archeologico della nuova rete ferroviaria, affinché esso non risulti un ostacolo da superare, o da aggirare, ma piuttosto un parametro progettuale dell'opera stessa.

L'esito di tali attività ha consentito alle Soprintendenze Archeologiche territorialmente competenti di formulare il proprio parere sui progetti esaminati, dettando le successive prescrizioni per la fase realizzativa.

Rapporti con i clienti

Dal punto di vista dell'offerta nell'ambito dei servizi di trasporto ferroviario riconducibili a Trenitalia, nel 2009 vi è stato un forte incremento (11.000 milioni di viaggiatori km, pari al +18,1% sul 2008) sul Segmento dei "Servizi a Mercato" che ha visto il raggiungimento del punto massimo d'offerta a dicembre 2009, con l'avvio dell'orario contestualmente al completamento della nuova rete ad Alta Velocità. Sull'intero anno l'offerta complessiva del segmento è rimasta sostanzialmente invariata, ma caratterizzata da forti modifiche nel *mix* di prodotto.

Le opportunità offerte dal mutato scenario infrastrutturale sono state colte attraverso:

AV-Frecciarossa: incremento dei collegamenti tra Roma e Milano con estensioni del servizio da/verso Torino e Napoli/Salerno. È stato ampliato l'intervallo diurno di servizio (dalle ore 6,00 alle 21,00) con un'offerta che, nelle fasce orarie di punta, mette a disposizione della clientela fino a un treno ogni quindici minuti, con partenze a minuti facilmente memorizzabili (00', 15', 30').

Questi gli incrementi realizzati:

+ 20 collegamenti Milano-Roma	da 52 a 72 treni giorno
+ 14 collegamenti Milano-Napoli	da 22 a 36 treni giorno
+ 10 collegamenti Torino-Roma	da 2 a 12 treni giorno

Di seguito una breve descrizione di ogni diversa tipologia di servizio offerto:

Treni No-Stop Milano Centrale-Roma Termini: sono concentrati nelle fasce di punta, con frequenza a 30 minuti nelle fasce mattutine e a 60 minuti nelle fasce pomeridiane e serali.

Tempo di percorrenza Milano-Roma	2h 59' (prima 3h 30')
Numero collegamenti	28 (prima 18)

Treni Torino Porta Nuova-Roma Termini: nuova tipologia di servizio, che collega rapidamente Torino a Roma nelle fasce orarie ad alta domanda di mobilità, con fermate intermedie a Milano Garibaldi, Bologna Centrale e Firenze Campo di Marte. Una coppia effettua fermata anche a Torino P. Susa (4h13' tempo di percorrenza complessivo)

Tempo di percorrenza Torino-Roma	4h 10' (prima 5h 40')
Numero di collegamenti Torino-Roma	8 (prima 2)

Treni Milano Centrale-Napoli Centrale: evoluzione dell'attuale collegamento Fast, collegano velocemente Milano a Napoli, con fermate intermedie nelle sole stazioni di Milano Rogoredo e Roma Tiburtina.

Tempo di percorrenza Milano-Roma	2h 45' (prima 3h 26')
Tempo di percorrenza Milano-Napoli	4h 10' (prima 4h 50')
Numero di collegamenti Milano-Napoli	6 (prima 2)

L'offerta complessiva tra Napoli e Milano è di 36 collegamenti al giorno.

Treni Standard Milano Centrale-Roma Termini: è stato confermato - velocizzato - il sistema cadenzato orario che collega Milano Centrale e Roma Termini, con fermate intermedie a Bologna Centrale e Firenze Santa Maria Novella.

Tempo di percorrenza Milano-Roma	3h 30' (prima 3h 59')
Tempo di percorrenza Milano-Napoli	4h 55' (prima 5h 35')
Numero di collegamenti Milano-Roma	28 (confermato)

AV, ES ed ES Fast Frecciargento

Venezia-Roma è stata confermata e velocizzata di circa 40 minuti l'offerta cadenzata oraria tra Venezia e Roma. Incrementata di 2 treni e velocizzata l'attuale offerta Fast (da 2 a 4 treni).

Tempo di percorrenza Venezia-Roma Fast	3h 30' (prima 3h 59')
Tempo di percorrenza Venezia-Roma	3h 48' (prima 4h 27')
Numero di collegamenti Venezia-Roma	26 di cui 4 Fast (prima 24 di cui F fast)

Roma-Verona è stata rimodulata e incrementata di due treni e velocizzata l'offerta tra Verona e Roma, con nuova prosecuzione su Brescia e fermate intermedie di Bologna Centrale e Firenze Campo Marte.

Tempo di percorrenza Verona-Roma	3h 00' (prima 3h 59')
Numero di collegamenti Verona-Roma	6 (prima 4)

EUROSTAR CITY: con l'entrata in vigore dell'intera linea ad Alta Velocità, si è proceduto alla specializzazione dei materiali sulla base delle linee utilizzate. Il materiale ESCity (denominato Frecciabianca) utilizza linee tradizionali e collega le grandi città del Nord (TO-MI-VE) con la linea tirrenica (TO-GE-RM) e l'adriatica (LE-BA-BO-MI).

Nel **Segmento "Servizio Universale"** sono classificati tutti i treni che rientrano nel contratto di servizio con lo Stato, indipendentemente dalla tipologia di prodotto di appartenenza. Nel corso del 2009 Trenitalia, sulla base di una precisa richiesta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha erogato, sostanzialmente, gli stessi servizi del 2008. Nel corso del 2009 sono stati avviati confronti tra Trenitalia e il citato Ministero, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, per la redazione di un nuovo contratto la cui bozza è stata approvata dal Cipe nel corso del mese di dicembre 2009 e avrà validità per sei anni. Gli effetti del nuovo contratto sono attivi a partire da marzo 2010.

Il prodotto **Intercity** è stato caratterizzato da una consistente revisione dell'offerta che ha toccato, in particolare, il segmento "non contribuito" dove l'operazione di razionalizzazione dell'offerta con contribuzione fortemente negativa, è stata particolarmente incisiva.

Per quanto riguarda il settore Notte, anche in questo caso è proseguita la razionalizzazione dell'offerta, conseguente anche alla forte flessione della domanda, con una riduzione dell'1,5%, sono stati inoltre variati i percorsi e gli orari di alcuni treni in modo da migliorarne i tempi di percorrenza.

Anche sull'Internazionale è stata attuata una razionalizzazione dell'offerta complessiva, che ha portato a compimento il disegno già avviato nel corso del 2008.

La percentuale dei treni a media/lunga percorrenza arrivati a destinazione nella fascia 0-15 minuti, è passata dall'89,7% del 2008 all'89,9% del 2009. Il miglioramento rispetto al precedente esercizio è riconducibile a una migliore gestione delle tracce orarie e a una maggiore affidabilità del materiale rotabile (i servizi Frecciarossa evidenziano una puntualità complessiva del 91,8%, i servizi Frecciargento dell'89,3% e i servizi Frecciabianca dell'87,4%).

L'offerta commerciale del **Trasporto Regionale** è rimasta sostanzialmente in linea, rispetto al 2008, attestandosi a circa 22.168 milioni di viaggiatori Km (22.180 milioni di viaggiatori Km nell'esercizio precedente).

Nel 2009 è continuata l'attività negoziale per il rinnovo dei contratti di servizio con le Regioni, che, diversamente dal passato, prevedono la definizione di corrispettivi correlati ai servizi offerti agganciandoli a una logica di "Catalogo del servizio". Il Catalogo ha ridefinito la modalità di riconoscimento dei corrispettivi sulla base dell'individuazione di diversi *drivers*, quali i prezzi orari per categoria di treno e servizio offerto, in sostituzione della modalità solo correlata alla definizione del "corrispettivo a treno km", utilizzata in precedenza. La quantificazione dei corrispettivi sulla base del Catalogo ha evidenziato, per ciascuna Regione, la storica insufficienza delle risorse previste a sostegno dei precedenti contratti di servizio, con la conseguente impossibilità di remunerare i fattori della produzione e in particolare il capitale investito che, nel corso degli ultimi anni, ha subito importanti incrementi in conseguenza degli investimenti effettuati al fine di dare corso al rinnovo del materiale rotabile.

Nel corso del 2009 sono stati firmati i contratti di servizio, con durata sei anni più sei, con 5 regioni (Friuli Venezia Giulia, Campania, Lombardia, Marche, Toscana) e con la provincia autonoma di Bolzano. Sono stati invece siglati i contratti di servizio, ma si è in attesa della ratifica degli organi competenti, con altre 8 regioni (Abruzzo, Basilicata, Liguria, Molise, Puglia, Umbria, Veneto e Lazio, quest'ultimo contratto finalmente firmato nel febbraio 2010). A questi si aggiungono i contratti con la regione Emilia Romagna e con la Provincia Autonoma di Trento, già formalizzati nel 2008.

La formalizzazione dei contratti di servizio "6+6", permette una pianificazione delle risorse di medio lungo periodo per avviare un rilevante piano d'acquisto di nuovo materiale rotabile funzionale al miglioramento del servizio del trasporto regionale. Su tale aspetto costituisce elemento fondamentale la previsione contrattuale della possibilità di cedere alle Regioni, alla scadenza del contratto, i rotabili impiegati nell'esercizio in argomento al loro valore netto contabile.

La percentuale dei treni del Trasporto Regionale arrivati a destinazione nella fascia 0-15 minuti è risultato in linea con gli stessi risultati ottenuti nel 2008 (97%); la puntualità registrata nella fascia 0-5 minuti è stata invece migliorativa rispetto al passato, con risultati che si sono attestati al 90,5% rispetto al 90,3% dell'anno precedente.

Sul fronte dei servizi di pulizia nel segmento regionale nel corso del 2009, concluse le procedure della prima gara per i servizi destinati ai rotabili e agli impianti industriali, è iniziato l'avvio dei subentri delle nuove ditte assegnatarie



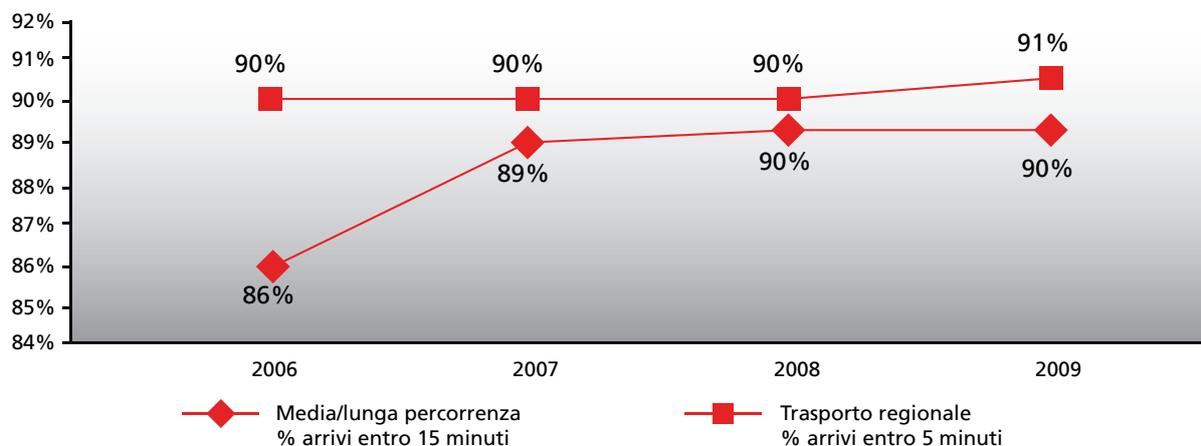
in Campania, Liguria, Lazio, Lombardia, Puglia; in altre Regioni, in pendenza dei numerosi ricorsi presentati per inadempienza delle precedenti imprese, sono stati rescissi numerosi contratti, provvedendo all'assegnazione temporanea di molti lotti. Le azioni descritte sono la naturale e inderogabile conseguenza dell'esigenza, espressa nei nuovi contratti di servizio con le regioni, per addivenire in tempi rapidi a un significativo miglioramento del livello del servizio offerto ai clienti del trasporto regionale.

La crisi mondiale dell'economia ha significativamente toccato, anche nel nostro Paese, il **Trasporto Merci**, con una riduzione dei livelli di traffico lungo le intere filiere che compongono il *business* della Divisione Cargo di Trenitalia. La riduzione della domanda di traffico, attraverso le diverse modalità di trasporto, ha generato sul mercato, da parte dei *competitors*, l'adozione di misure crescenti di utilizzo del *pricing* quale strumento a difesa delle quote di mercato. La Divisione Cargo, da parte sua, ha attuato una serie di iniziative commerciali, utilizzando anche la leva prezzo (similmente alle misure adottate dai principali *competitors*), con l'obiettivo di difendere i volumi di traffico. Le iniziative sono state indirizzate a:

- nuovi traffici *spot* a treno completo per clienti già fidelizzati e nelle aree geografiche del Nord-Italia sulle direttrici internazionali e sui collegamenti con i porti;
- nuovi traffici per nuovi clienti di filiere in cui la Divisione risulta più competitiva (Siderurgico, Chimico, Materiali).

Ciononostante, nel 2009 le tonnellate km trasportate hanno subito un decremento di oltre il 25% rispetto al 2008. Significative infine le azioni intraprese con successo per migliorare, rispetto al 2008, la puntualità dei convogli in partenza (+4% nella fascia 0-5 minuti e 2,8% nella fascia 0-30 minuti) e in arrivo (+2,9% nella fascia 0-30 minuti e 1,4% nella fascia 0-60 minuti). Il numero di treni giunti a destino nella fascia 0-60 minuti, ha superato il *target* obiettivo dell'anno, raggiungendo l'85,7% rispetto all'82,7% dell'anno precedente.

Puntualità treni passeggeri



Quadro macroeconomico

Lo scenario di recessione iniziato nella seconda metà del 2008 e proseguito per tutto il 2009 ha evidenziato un'ampiezza, in termini di settori coinvolti, e una profondità, in termini di tassi di contrazione registrati, tali da rendere questa crisi come la peggiore dal dopoguerra per le economie occidentali.

Le azioni anticrisi di stimolo intraprese sia dai Governi che dalle Banche Centrali sono state orientate prima a sostenere il sistema finanziario e successivamente a supportare la domanda dei consumatori (considerando solo le politiche di sostegno all'economia, a titolo di esempio, negli USA sono stati impiegati complessivamente 940 miliardi di dollari, in Europa gli Stati Membri hanno destinato complessivamente risorse pari a circa il 5,5% del Pil comunitario. Questi stimoli hanno generato, a partire dall'estate trascorsa, i primi segnali di rallentamento nelle contrazioni degli scambi commerciali e di stabilità dei mercati finanziari che, nella fase conclusiva dell'anno, hanno consentito l'avvio di un percorso di recupero con una prima timida crescita delle attività economiche. Tuttavia i vincoli di fiducia ancora presenti sui mercati finanziari e le ripercussioni sui consumi derivanti dalla perdita di occupazione costituiscono il principale limite alla possibilità di una significativa e veloce ripresa.

Complessivamente nel 2009 gli scambi commerciali a livello globale hanno subito una flessione dell'11,9%, e il Pil mondiale si è contratto dello 0,4 %. In particolare la recessione ha fortemente interessato le economie mature (Stati Uniti -2,6%, Giappone -5,2%, Unione Monetaria Europea -4,0%). Le economie emergenti hanno al contrario evidenziato risultati non omogenei: a esempio, nei paesi dell'area BRIC (Brasile, Russia, India e Cina), solo la Cina e l'India hanno confermato tassi di crescita seppur di minori dimensioni rispetto al passato (Brasile +0,1%, Russia -8,6%, Cina +8,1%, India +6,5%).

Per quanto riguarda l'Italia, il sistema finanziario nazionale ha evidenziato una maggiore solidità rispetto alle principali esperienze estere di riferimento (USA, Gran Bretagna, Germania, Francia e Spagna) e l'economia reale, dopo un primo semestre di marcata recessione, ha mostrato nella seconda parte dell'anno un maggiore dinamismo. Il Pil, su base annua, presenta una diminuzione del 5,1% contraddistinto da una flessione sia dei consumi nazionali (-1,2%) sia degli investimenti (-12,2%, di cui: -17,2% per macchinari e attrezzature, -7,9% per costruzioni). La produzione industriale ha subito una contrazione media annua del 17,5%. Tra i settori particolarmente colpiti dalla crisi si segnalano: il metallurgico (-29%, con riduzione di oltre il 20% del grado di utilizzazione degli impianti), la fabbricazione di macchinari e attrezzature (-28%), la lavorazione del legno/carta (-16,3%) e il chimico (-12,9%).

L'andamento dei prezzi al consumo ha consentito di attutire l'effetto della compressione del potere di acquisto delle famiglie attestandosi a un +0,8%, di poco superiore ai valori dell'area euro. Il prezzo del petrolio ha contribuito sostanzialmente al contenimento dell'indice generale dei prezzi con valori che si sono attestati in media d'anno sui 60 dollari per barile (98 dollari per barile nel 2008).

Andamento dei mercati di riferimento e del traffico ferroviario nazionale

Il suddetto forte calo della produzione industriale e l'incremento del tasso di disoccupazione hanno fortemente colpito la domanda di mobilità generando per il settore dei trasporti, nel 2009, una forte contrazione dei volumi, sia nell'ambito del trasporto merci che passeggeri.

In particolare il settore merci, fortemente penalizzato anche dalla contrazione degli scambi commerciali (-20,7% export, -22% import), presenta una situazione complessivamente critica per tutte le modalità di trasporto. A esempio il trasporto aereo, dopo un primo semestre in flessione (-27,1%), ha registrato, nella seconda parte dell'anno, un primo parziale recupero dei volumi, consentendo così di contenere la flessione, a totale anno, del 17%. Nel trasporto autostradale i volumi realizzati nell'ultimo trimestre hanno tracciato una prima inversione di tendenza che tuttavia non consente di colmare il *gap* del primo semestre e di raggiungere i livelli di traffico dell'anno precedente: a giugno il calo tendenziale, in termini di veicoli km pesanti, era pari al 10,9%, mentre la diminuzione media annua si è attestata su un 7,7% (rispetto al -2,1% del 2008). Si confermano pertanto, per il secondo anno consecutivo, le difficoltà del comparto del trasporto merci su rete autostradale, il quale, dopo aver realizzato una crescita del 20% nel periodo 2000-2007, registra, dall'inizio della crisi, una contrazione complessiva di oltre il 10%. A ciò si è accompagnato un calo di circa il 30% delle immatricolazioni di nuovi veicoli commerciali. Forti segnali di debolezza si sono rilevati anche nel comparto marittimo i cui dati aggregati, disponibili solo al primo semestre del 2009, hanno evidenziato una riduzione dei volumi del 19,1% con un decremento più contenuto nel traffico dei *container* (-11,8%). Per i servizi merci a maggior valore aggiunto rispetto al trasporto (logistica, spedizione, servizi connessi alla distribuzione e vendita) il livello complessivo di attività ha subito, nel 2009, forti riduzioni: per le aziende di logistica la variazione complessiva del fatturato si è attestata su un -20/-25% dei livelli ante-crisi, analogamente gli spedizionieri e i principali MTO hanno dichiarato un calo nell'ordine del 15/20%.

Anche il settore passeggeri evidenzia segnali di criticità in tutte le modalità di trasporto, con cali più contenuti rispetto a quelli registrati nell'ambito delle merci.

Il trasporto aereo, rispetto al primo semestre, in cui si evidenziava una flessione tendenziale dei passeggeri di circa il 7,5%, raggiunge, a fine anno, un livello del -2,3%, con andamenti fortemente differenziati per i diversi segmenti: a fronte di una lieve crescita (circa 1%) del traffico nazionale, in gran parte dovuta al forte sviluppo dell'offerta delle compagnie aeree *low cost*, le relazioni aventi origine o destinazione internazionale subiscono una marcata flessione (-4,7%).

Una tendenza analoga, seppure di minore entità, si è verificata per il traffico su rete autostradale che, in termini di veicoli km leggeri, dopo un primo semestre in flessione (-0,7%), registra una crescita del 1,4% medio annuo, crescita agevolata anche dal livello del prezzo del petrolio, inferiore di circa il 40% rispetto ai prezzi del 2008. Considerabile, inoltre, la flessione della domanda nella modalità marittima che riporta una variazione negativa, riferita ai dati del primo semestre, del 13,8%.

Perfino il livello di mobilità nei grandi centri urbani ha risentito degli effetti negativi della recessione: i passeggeri trasportati dalle grandi aziende di trasporto pubblico locale si sono ridotti di circa il 7,7%; quest'ultimo dato è particolarmente significativo se confrontato con la buona tenuta mostrata in ambito regionale dal Gruppo Ferrovie dello Stato (-0,1% rispetto al 2008).

La completa liberalizzazione del trasporto ferroviario, intrapresa in Italia con modalità più ampie e tempistiche più celeri rispetto alla normativa europea di riferimento, ha consentito già da diversi anni l'affermarsi di un numero sempre crescente di imprese ferroviarie. Al 31 dicembre 2009 si registra la presenza di 47 imprese ferroviarie munite di licenza (al netto delle licenze revocate), di cui 33 munite del certificato di sicurezza (fonte Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria - ANSF). I contratti attivi di utilizzo tracce stipulati tra il Gestore dell'Infrastruttura (RFI SpA) e le singole imprese ferroviarie nel 2009 sono pari a 35.

Gli operatori terzi hanno complessivamente realizzato, sulla rete ferroviaria nazionale, circa 12,7 milioni di treni km, di cui circa 7,8 milioni prodotti nel trasporto merci - con volumi in crescita del 10% rispetto al 2008 - portando così la quota di mercato dei cosiddetti *new comers* a oltre il 20% su scala nazionale.

Focus sul traffico passeggeri e merci del Gruppo

Il 2009 è stato per il Gruppo Ferrovie dello Stato un anno molto importante, nel quale sono avanzate con successo molte delle sfide precedentemente messe in cantiere, che rappresentano per il Gruppo stesso e per il trasporto ferroviario in generale un cambiamento epocale.

In primo luogo il già segnalato completamento dell'asse Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano-Roma-Napoli-Salerno ha avviato una profonda rivoluzione nel settore dei trasporti nazionali modificando sostanzialmente la mobilità tra i maggiori centri metropolitani con collegamenti più frequenti e cadenzati. Grazie alla piena operatività della "metropolitana veloce d'Italia" che, con i suoi circa 1.000 km di linea, raggiunge i più importanti centri urbani del Paese (attraversando un'area dove si concentra il 65% della domanda di trasporto), si è dato inizio sia a un percorso di riequilibrio in favore della modalità ferroviaria - notoriamente più eco-compatibile - sia a un progressivo processo di alleggerimento della rete storica con benefici per il traffico regionale e metropolitano e per quello merci.

Nell'ambito del trasporto regionale, come già accennato, nel corso del 2009 sono stati sottoscritti quasi tutti i nuovi contratti di servizio con le Regioni (con durata pluriennale "6+6") avviando così, contestualmente al quadro di maggiore certezza e solidità finanziaria delle prestazioni erogate, anche la realizzazione del piano d'investimenti in materiale rotabile più consistente mai attuato da Trenitalia: oltre due miliardi di euro (di cui 500 milioni di euro finanziati dallo Stato).

I viaggiatori km trasportati da Trenitalia, in valore assoluto, hanno raggiunto i 44,4 miliardi (45,8 nel 2008), di cui circa 22,1 miliardi relativi al trasporto regionale e locale, in linea con i risultati dell'anno precedente, e 22,2 miliardi relativi al complesso dei servizi di media e lunga percorrenza, con una variazione complessiva del -3% sul 2008. È proseguito nel 2009 lo spostamento di viaggiatori a favore dei nuovi servizi a mercato, mentre per i servizi a carattere universale si è ridotta l'offerta in linea con le minori risorse dedicate a questo comparto da parte del committente pubblico. È proseguita inoltre la revisione dei servizi non contribuiti e per i quali non esistono presupposti economici, in linea con gli obiettivi di riequilibrio del Gruppo.

In particolare nei servizi di media e lunga percorrenza i singoli segmenti di attività hanno conseguito risultati, tra loro differenti, come di seguito descritto:

- crescita del 18,1% dei viaggiatori km dei "Servizi a Mercato" sostenuta, in particolare, dal forte successo del servizio Frecciarossa (che ha raggiunto e confermato la *leadership* nelle relazioni di traffico tra Roma e Milano) e in coerenza con gli obiettivi aziendali di sviluppo, sia qualitativo che quantitativo, di questa tipologia di offerta;
- flessione del "Servizio Universale" (-14,3%) in attuazione di quanto ordinato/richiesto dalla committenza pubblica (come da delibera Cipe n. 122 del 17/12 u.s. in cui è stato approvato il Contratto di servizio relativo ai servizi di trasporto ferroviario di passeggeri a media e lunga percorrenza per il periodo 2009-2014);
- contrazione dei volumi dei "Servizi non a Mercato/non Contribuiti" pari al -37%, in conformità con gli obiettivi aziendali di sostenibilità economico-finanziaria e patrimoniale.

La produzione, espressa in treni km, mostra nel complesso una flessione pari allo 0,5% con una variazione più accentuata per i servizi a media e lunga percorrenza (-1,1%) e un livello sostanzialmente stabile per il trasporto regionale.

Con riferimento ai servizi di media e lunga percorrenza, i treni km realizzati sono stati complessivamente pari a 80 milioni, in particolare:

- nei "Servizi a Mercato" è stato realizzato un incremento di produzione del 26,4%, con un volume complessivo pari a circa 37,6 milioni di treni km legato principalmente allo sviluppo dell'offerta di servizi Frecciarossa;
- nel "Servizio Universale" di media e lunga percorrenza è stato effettuato un volume di offerta pari a circa 33 milioni di treni km, in flessione del 7,4%;
- i "Servizi non Mercato/non Contribuito", ridotti di circa il 40%, hanno consuntivato volumi pari a 9,6 milioni di treni km.

Nel segmento del trasporto regionale e locale il volume di treni km prodotti si è mantenuto sopra ai 187 milioni (-0,2% rispetto all'anno precedente).

La seguente tabella riepiloga gli andamenti elencati per i *business* di riferimento.

		2009	2008	Variaz. %
Dati traffico media e lunga percorrenza ⁽¹⁾				
Viaggiatori km - mercato	milioni	11.000	9.313	18,1
Viaggiatori km - universale contribuito	milioni	8.483	9.900	(14,3)
Viaggiatori km - non mercato/ non contribuito	milioni	2.754	4.373	(37,0)
Totale	milioni	22.237	23.586	(5,7)
Treni km - mercato	migliaia	37.560	29.706	26,4
Treni km - universale contribuito	migliaia	32.926	35.561	(7,4)
Treni km - non mercato/non contribuito	migliaia	9.570	15.689	(39,0)
Totale	migliaia	80.056	80.956	(1,1)
Dati traffico trasporto regionale				
Viaggiatori - km	milioni	22.168	22.180	(0,1)
Treni - km	migliaia	187.140	187.486	(0,2)
Totale traffico passeggeri				
Totale viaggiatori - km	milioni	44.405	45.766	(3,0)
Totale treni - km	migliaia	267.196	268.442	(0,5)

⁽¹⁾ Incluso il traffico di Cisalpino AG

Il *load factor* del trasporto di media e lunga percorrenza è di circa il 49%, in leggera flessione (- 3%) rispetto al corrispondente valore del 2008, mentre nel trasporto regionale si registra un coefficiente medio del 31%, in linea con il 2008, che risente tuttavia di forti variazioni tra le fasce orarie "di punta" e quelle "di morbida".

L'avvio dell'operatività delle nuove ditte nella gestione delle pulizie, le azioni gestionali e di controllo di processo attuate dal Gruppo hanno consentito di registrare i primi segnali di miglioramento in termini di *customer satisfaction* (ad esempio il livello di soddisfazione espresso per i servizi di media lunga percorrenza risulta pari al 61,1% rispetto al 58,2% del 2008).

Il traffico ferroviario merci ha risentito fortemente invece, come già segnalato, degli effetti di una crisi economica che è stata definita come la più grave dal dopoguerra a oggi e che ha coinvolto tutti i mercati e richiesto interventi straordinari da parte dei Governi.

In questo contesto il Gruppo Ferrovie dello Stato ha realizzato un volume complessivo pari a 21 miliardi di tonnellate km con uno scostamento negativo di circa il 25% rispetto al 2008.

A livello nazionale tutte le tipologie di servizi ferroviari alle merci su ferro hanno mostrato *trend* fortemente negativi: a esempio, il trasporto "a treno completo" ha conseguito un calo dei volumi del 29% mentre quello "a carro singolo" (o "diffuso") del 41,6%.

Al contrario le attività in ambito internazionale hanno presentato un andamento differenziato: i volumi realizzati all'estero in *outsourcing* da Trenitalia tramite accordi di *soustraitance* sono diminuiti di circa il 32%, mentre le attività della società controllata TX Logistik AG hanno conosciuto un incremento dei volumi trasportati di circa il 13,6%.

Conseguentemente anche i volumi di treni km si sono ridotti di circa il 25%, attestandosi a un livello pari a 47,5 milioni, consentendo così di mantenere inalterato il livello di utilizzo degli *asset* (tonnellate medie a treno stabili e pari a 449).

		2009	2008	Variaz. %
Dati traffico merci - solo Trazione				
Tonnellate - km	milioni	21.358	28.125	(24,1)
Treni - km	migliaia	47.569	62.839	(24,3)

I risultati del traffico delle principali Imprese Ferroviarie Europee

Gli effetti negativi della crisi economica iniziata nella seconda metà del 2008 si sono pienamente manifestati nel corso del 2009 comportando, per tutte le imprese ferroviarie a livello europeo, un calo dei volumi di attività e del fatturato.

La domanda complessiva di mobilità ferroviaria in Europa (Paesi dell'Unione Europea con l'aggiunta della Svizzera e della Norvegia) si è contratta con variazioni negative dei volumi sia per il trasporto passeggeri (viaggiatori km -1,8%) sia per il trasporto merci (tonnellate km -22,7%).

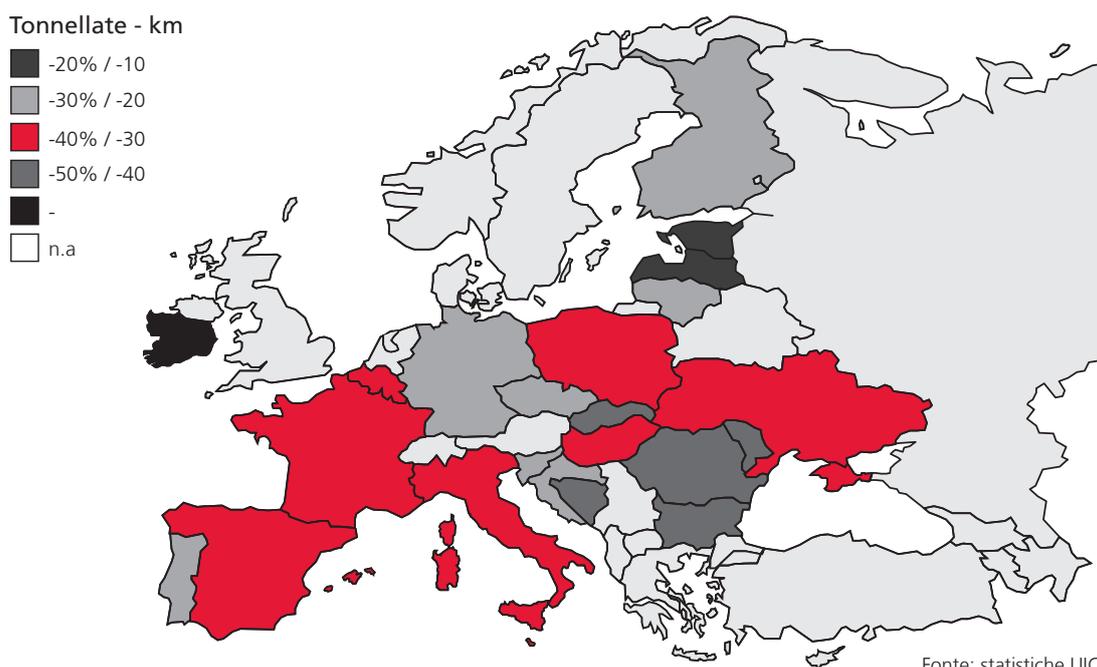
In particolare, nel trasporto passeggeri, solo l'impresa ferroviaria svizzera SBB ha conseguito una crescita nei volumi di traffico di circa il 3,5% rispetto al 2008. Tutte le altre principali imprese ferroviarie di riferimento hanno riportato risultati in flessione: l'operatore SNCF, leader nel mercato del trasporto passeggeri di media/lunga percorrenza, ha registrato una variazione negativa del 0,7%, l'operatore tedesco DB AG dell'1,3% e quello spagnolo (RENFE) dell'1,5%.

Il comparto merci è stato quello maggiormente colpito dagli effetti della crisi. Le principali imprese ferroviarie, per fronteggiare questa forte contrazione dei volumi di attività, hanno avviato piani di forte razionalizzazione delle proprie strutture di costo (prepensionamenti, incentivazione all'esodo, riduzione concordata dell'orario di lavoro settimanale, riorganizzazione industriale del portafoglio prodotti) e posticipato i propri programmi di investimento. L'operatore tedesco DB AG, principale impresa ferroviaria del trasporto merci con una quota di mercato ante-crisi del 34% dei volumi europei, ha dichiarato una diminuzione complessiva di oltre il 20% del proprio giro d'affari. In Francia e in Spagna si sono registrate nel settore merci flessioni anche più marcate, rispettivamente del 26% e del 28%.

Gli effetti della congiuntura internazionale negativa si sono avvertiti duramente anche sulle economie emergenti dell'est europeo che hanno registrato cali significativi nei volumi di traffico come, a esempio, il -26% dell'operatore *incumbent* PKP in Polonia e il -40% dell'analogo CFR in Romania.

La grafica seguente evidenzia, per fasce percentuali, i livelli di regressione del traffico ferroviario merci in Europa.

Dati 2009 a confronto con periodo omogeneo 2008

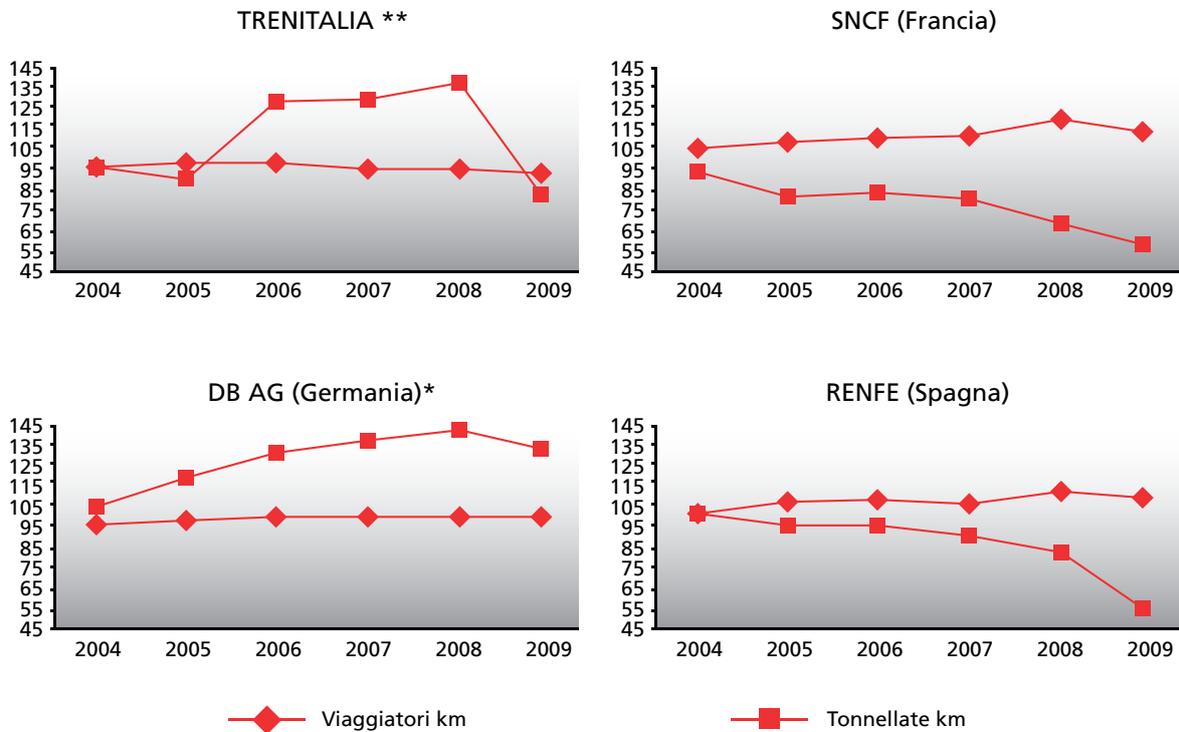




Il crollo dei volumi di traffico, sia passeggeri che merci, ha comportato una forte contrazione del livello di fatturato e di redditività per quasi tutto il settore del trasporto ferroviario in Europa, a eccezione del Gruppo Ferrovie dello Stato che ha saputo confermare per il secondo anno consecutivo, nonostante la crisi, un risultato netto positivo e in miglioramento. In Germania la DB AG ha evidenziato un livello di ricavi in flessione di oltre il 12%, un margine operativo lordo in calo del 5,3%, anche grazie alle differenti politiche di razionalizzazione intraprese nel corso dell'anno, e un risultato netto inferiore di circa il 40% rispetto al 2008. In Francia la SNCF ha adottato politiche commerciali di difesa dei volumi che hanno consentito una tenuta del livello complessivo di fatturato, in flessione di un modesto 1% rispetto al 2008, ma con una forte riduzione del margine operativo lordo di oltre il 35% e un risultato netto negativo per la prima volta dal 2001.

Evoluzione del traffico viaggiatori e merci nelle principali imprese ferroviarie europee

Numero indice 2001=100



* Le tonnellate/km della DB AG dal 2005 sono comprensive anche del traffico di Railion NL, Railion DK e dal 2006 Railion Italia
** I passeggeri/km di Trenitalia dal 2006 sono comprensivi anche del traffico (quota 50%) della società Cisalpino AG
Le tonnellate/km di Trenitalia dal 2006 sono comprensive anche del traffico delle società controllate e del traffico interdivisionale/infragruppo

Andamento economico e situazione patrimoniale-finanziaria del Gruppo

		2009	2008	Delta	%
Principali dati operativi					
Lunghezza della rete ferroviaria	km	16.686	16.529	157	0,9%
Treni-km viaggiatori m/l percorrenza*	migliaia	80.056	80.956	(900)	(1,1%)
Treni-km viaggiatori trasporto regionale	migliaia	187.140	187.486	(346)	(0,2%)
Viaggiatori km su ferro*	milioni	44.405	45.766	(1.361)	(3,0%)
Viaggiatori km su gomma	milioni	1.716	1.692	24	1,4%
Tonnellate km ⁽¹⁾	milioni	21.358	28.125	(6.767)	(24,1%)
Unità di traffico/Treni-KM	unità	214	228	(14)	(6,0%)
Unità di traffico/KM di linea	milioni	3,94	4,47	(0,53)	(11,8%)
Dipendenti ⁽²⁾		84.962	89.431	(4.469)	(5,0%)

* Include il traffico di Cisalpino AG

⁽¹⁾ Dato riferito al trasporto ferroviario - solo trazione

⁽²⁾ Consistenza di fine periodo (società consolidate integralmente, compresa la Capogruppo)



Nel seguito viene presentato e commentato il Conto Economico Consolidato riclassificato del Gruppo.

Conto economico consolidato riclassificato

	2009	2008	Variazioni	Variazioni %
Ricavi da traffico	5.943	6.125	(182)	(3,0%)
- Ricavi da mercato	3.557	3.800	(243)	(6,4%)
- Ricavi da contratto di servizio	2.386	2.325	61	2,6%
Altri ricavi	1.548	1.691	(143)	(8,5%)
- Ricavi da servizi di infrastruttura	849	1.041	(192)	(18,4%)
- Altri ricavi e prestazioni	699	650	49	7,5%
Ricavi operativi	7.491	7.816	(325)	(4,2%)
Costo del lavoro	(4.475)	(4.551)	76	1,7%
Altri costi netti	(2.050)	(2.230)	180	8,1%
Costi operativi	(6.525)	(6.781)	256	3,8%
MARGINE OPERATIVO LORDO	966	1.035	(69)	(6,7%)
Ammortamenti netti e svalutazione cespiti	(908)	(772)	(136)	(17,6%)
Accantonamenti netti e sval. Crediti attivo circolante	(124)	(335)	211	63,0%
Saldo oneri/proventi diversi	209	178	31	17,2%
RISULTATO OPERATIVO	143	106	37	34,6%
Saldo gestione finanziaria	(149)	(274)	125	45,6%
Componenti straordinarie nette	188	337	(149)	(44,2%)
RISULTATO ANTE IMPOSTE	182	169	13	7,5%
Imposte sul reddito	(138)	(153)	15	9,8%
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	44	16	28	173,1%
Risultato del periodo di gruppo	27	8	19	237,5%
Risultato del periodo di terzi	17	8	9	112,5%

valori in milioni di euro

Il Gruppo Ferrovie dello Stato chiude l'esercizio 2009 con un **risultato netto positivo** di 44 milioni di euro (di cui 27 milioni di euro realizzati dal Gruppo e 17 milioni di euro dai terzi), con un considerevole incremento, pari a 28 milioni di euro, rispetto all'utile dell'esercizio precedente.

Nel corso del 2009, il Gruppo ha consolidato il proprio equilibrio economico, facendo registrare comunque una ottima *performance* del margine operativo lordo, di poco sotto al miliardo di euro, nonostante le minori risorse rese disponibili per i servizi di infrastruttura (-192 milioni di euro) e il forte arretramento dei volumi e dei margini delle società operanti nel settore Cargo, indotto dalla crisi economica mondiale.

Il **margine operativo lordo** infatti, nonostante la riduzione dei ricavi operativi per circa 325 milioni di euro (-4,2% rispetto al 31 dicembre 2008), si attesta a un valore positivo di 966 milioni di euro, grazie alla significativa flessione dei costi operativi per 256 milioni di euro (riduzione del 3,8% rispetto al 2008) che conferma il *trend* positivo, iniziato a partire dall'ultimo trimestre del 2006, del recupero di efficienza nell'utilizzo dei fattori produttivi e della conseguente riduzione dei costi.

I **ricavi da traffico** si attestano a 5.943 milioni di euro, di cui 3.557 milioni di euro relativi ai ricavi da mercato e la rimanente parte, pari a 2.386 milioni di euro, riferita ai corrispettivi da contratto di servizio.

In dettaglio, i **ricavi da mercato** registrano un decremento di 243 milioni di euro (-6,4%), legati principalmente a:

- maggiori ricavi del traffico viaggiatori, con un incremento nel settore della media e lunga percorrenza (+50 milioni di euro), principalmente riconducibile a Trenitalia, per 68 milioni di euro, a cui si contrappone una riduzione di circa 16 milioni di euro del traffico internazionale prodotto da Cisalpino (che ha cessato la propria attività nel corso del 2009); un sostanziale pareggio nel traffico regionale (+3 milioni di euro), generato per 11 milioni di euro dal trasporto su gomma (Sita e Tevere TPL) compensato dalla riduzione del traffico su ferro regionale e metropolitano (-8 milioni di euro). Il positivo andamento dei ricavi della media e lunga percorrenza su ferro è imputabile prevalentemente alla fascia dei "Servizi a Mercato" dove ha inciso soprattutto il potenziamento dell'offerta che ha generato un aumento dei ricavi pari a 262 milioni di euro (+18,2% di viaggiatori km trasportati), mentre le componenti del "Servizio Universale contribuito" e dei "Servizi non a Mercato e non contribuito", evidenziano una riduzione significativa dei ricavi (rispettivamente -77,4 milioni di euro e -116,5 milioni di euro, cui si accompagna - in coerenza con gli obiettivi strategici definiti - una forte riduzione dei costi legata a minori volumi di offerta del -13,4% e -40,1% rispettivamente). Sul decremento dei ricavi del settore metropolitano e regionale di Trenitalia (-8 milioni di euro) ha invece inciso il mancato aumento delle tariffe nel 2009 a seguito delle disposizioni contenute nel DL n.185/2009 contenente, tra l'altro, il "blocco degli aumenti dei servizi di trasporto pubblico". In tale settore si è registrata comunque una sostanziale invarianza dei viaggiatori trasportati (-0,1%) e un incremento del ricavo medio unitario (+0,6%) dovuto agli effetti di trascinamento degli aumenti tariffari applicati a partire dal secondo semestre dell'anno 2008;
- minori ricavi del traffico merci (294 milioni di euro), riconducibili essenzialmente alle società della logistica che registrano un decremento sia nel traffico interno (-169 milioni di euro) che in quello internazionale (-125 milioni di euro). Il significativo calo - strettamente legato alla crisi economica generale manifestatasi lungo tutto il 2009 - è conseguenza di una generale flessione dell'offerta in termini di treni/Km (-24,3%) accompagnata da una analoga diminuzione dei volumi trasportati rispetto all'anno 2008. Infatti, come già menzionato in precedenza, il traffico merci ha particolarmente risentito della difficile situazione economica delle imprese clienti, per effetto della crisi produttiva in atto e accentuata nei settori industriali a forte vocazione ferroviaria (siderurgico, chimico e automobilistico), flessione peraltro allineata a quella delle principali imprese ferroviarie europee. I minori ricavi per traffico merci si sono concentrati essenzialmente nelle società Trenitalia (-182 milioni di euro), FS Logistica (-59 milioni di euro), Cemat (-47 milioni di euro) e Italcontainer (-24 milioni di euro); a essi si contrappongono i maggiori ricavi dal traffico merci internazionale realizzati dalle società del gruppo TX Logistik (+8 milioni di euro).

I **ricavi da contratto di servizio** si incrementano di 61 milioni di euro principalmente per l'effetto combinato, su Trenitalia, di:

- maggiori ricavi con le Regioni per 171 milioni di euro, derivanti principalmente dall'incremento degli stanziamenti previsti dalla Legge Finanziaria 2009 e delle disponibilità finanziarie proprie messe a disposizione dalle Regioni per assicurare la copertura dei maggiori oneri derivanti dai rinnovi dei contratti di servizio "a catalogo";
- minori ricavi da Contratto con lo Stato per 96 milioni di euro, per effetto dei minori stanziamenti previsti dalla Legge Finanziaria 2009. In particolare sono diminuiti di 6 milioni di euro gli stanziamenti per il "Servizio Universale contribuito" per la media e lunga percorrenza, di circa 43 milioni di euro quelli relativi al trasporto regionale a valere sui servizi relativi alle Regioni a Statuto Speciale e di 47 milioni di euro sul quelli per il "Servizio Universale" delle società del settore Cargo.

Fra gli **altri ricavi** spicca infine la già evidenziata forte diminuzione dei ricavi da servizi di infrastruttura (-192 milioni di euro), legata ai minori stanziamenti in Legge Finanziaria, che incrementa in misura ancor più rilevante rispetto al passato il livello dei minori apporti dallo Stato al Gruppo per i servizi relativi alla rete convenzionale (la stessa voce, nel 2008, aveva visto una analoga diminuzione rispetto all'esercizio precedente, ma di "soli" 113 milioni).

A fronte di quanto sopra, dimostrando ancora una volta la capacità del Gruppo di reagire concretamente sul fronte dei costi, i **costi operativi**, al netto della rettifica dovuta alle capitalizzazioni, evidenziano una significativa diminuzione, di 256 milioni di euro, imputabile ai seguenti fattori:

- riduzione del **costo lavoro** per 76 milioni di euro, effetto della riduzione di organico conseguente al graduale processo di miglioramento dell'efficienza di tutti i vari processi di *business*, pur in presenza di un incremento delle retribuzioni unitarie legato alla dinamica dei rinnovi contrattuali e agli incrementi automatici previsti dai contratti stessi;

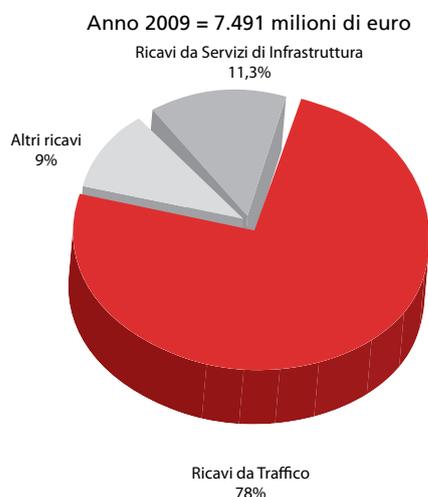
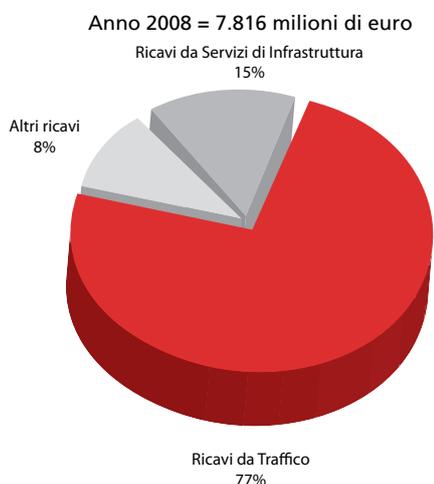
- decremento degli altri costi netti per 180 milioni di euro, dovuti per la gran parte a:
 - minori costi per l'acquisto di combustibile ed energia elettrica per la trazione dei treni e per l'illuminazione e la forza motrice (145 milioni di euro) compensati dai minori rimborsi da parte della Cassa Conguaglio Settore Elettrico (127 milioni di euro);
 - minori acquisti di materie prime per 77 milioni di euro, effetto di una generale contrazione degli impieghi di materiali per investimenti, per la flessione del volume dei lavori effettivamente eseguiti e della riduzione del prezzo del gasolio per autotrazione;
 - i minori costi di periodo per servizi, relativi soprattutto:
 - alla riduzione dei volumi del traffico merci per 41 milioni di euro (riduzione servizi di manovra, traghettamento, noli di materiale ferroviario) che trovano impatto nei ricavi da traffico, pur risentendo evidentemente di una residuale inelasticità rispetto alla forte riduzione della produzione, tale da non consentire - nell'immediato - una loro proporzionale contrazione;
 - a minori costi collegati all'attività di vendita e distribuzione (17 milioni di euro) relativi alle provvigioni di vendita alle agenzie, alle provvigioni passive relative al traffico internazionale e ai minori volumi registrati nel mercato pubblicitario. Tale decremento è dovuto alla rinegoziazione degli accordi commerciali con le Agenzie di vendita, all'introduzione del sistema *web agency* e al forte impulso dato sulle vendite *on-line*.

Il **risultato operativo** - che conferma il *trend* positivo registrato già dallo scorso esercizio attestandosi a 143 milioni di euro, con un miglioramento di 37 milioni di euro rispetto al 2008 - vede maggiori **ammortamenti netti** (136 milioni di euro) cui si contrappongono in positivo minori **accantonamenti e svalutazioni** (211 milioni di euro) e un miglioramento del **saldo** positivo degli **oneri e proventi diversi** (31 milioni di euro).

I maggiori ammortamenti sono relativi, in particolare, a Trenitalia (99 milioni di euro) dovuti principalmente all'entrata in esercizio di nuovo materiale rotabile, e ad RFI SpA (35 milioni di euro) a seguito del maggior utilizzo dell'infrastruttura in funzione dell'incremento della domanda del traffico sulla rete Alta Velocità/Alta Capacità.

Il **risultato netto** sconta, infine:

- il **saldo della gestione finanziaria** negativo per 149 milioni di euro, in miglioramento rispetto all'esercizio precedente di 125 milioni di euro grazie, essenzialmente, alla dinamica dei tassi medi d'interesse, in particolare dell'Euribor, a cui sono indicizzati gli oneri del servizio del debito di Trenitalia;
- l'incidenza positiva delle **componenti straordinarie nette** (per 188 milioni di euro) che includono principalmente sopravvenienze attive da parte di RFI SpA, a seguito del rilascio di fondi esuberanti per 78 milioni di euro, e conguagli riconosciuti dal Gestore dell'Infrastruttura a Trenitalia, di costi dell'energia elettrica relativi agli anni 2000-2008 (74 milioni di euro).



Stato patrimoniale consolidato riclassificato

	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
ATTIVITÀ			
Capitale circolante netto gestionale	1.243	26	1.217
Altre attività nette	622	1.088	(466)
Capitale circolante	1.865	1.114	751
Immobilizzazioni tecniche	73.440	74.392	(952)
Partecipazioni	396	393	3
Fondi ristrutturazione e rettifica cespiti (-)	(22.537)	(22.977)	440
Capitale immobilizzato netto	51.299	51.808	(509)
Tfr	(2.593)	(2.856)	263
Altri fondi	(4.623)	(4.646)	23
Totale fondi	(7.216)	(7.502)	286
TOTALE CAPITALE INVESTITO NETTO	45.948	45.420	528
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	(484)	(1.090)	606
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	10.187	10.300	(113)
Posizione finanziaria netta	9.703	9.210	493
Mezzi propri	36.245	36.210	35
TOTALE COPERTURE	45.948	45.420	528

valori in milioni di euro

Il **Capitale investito netto** si è incrementato nel corso dell'esercizio 2009 di 528 milioni di euro come effetto della crescita del **Capitale circolante** (+751 milioni di euro) e dall'utilizzo dei **fondi** (+286 milioni di euro) compensato dalla diminuzione del **Capitale immobilizzato netto** (-509 milioni di euro).

Il **Capitale circolante netto gestionale**, che si attesta a 1.243 milioni di euro positivi, fa registrare un incremento di 1.217 milioni di euro attribuibile essenzialmente a:

- maggiori crediti di Trenitalia per il Contratto di Servizio verso lo Stato derivanti da corrispettivi relativi al 2009 non ancora incassati (886 milioni di euro);
- minori debiti verso fornitori fatti registrare da RFI SpA (57 milioni di euro) e TAV (327 milioni di euro), quest'ultima a seguito della contrazione delle attività svolte che ha portato a una riduzione dei debiti correlati, compensati in parte dai maggiori debiti fatti registrare da Trenitalia (138 milioni di euro);
- aumento delle giacenze di magazzino da parte di RFI SpA (43 milioni di euro) e di Trenitalia (35 milioni di euro) per acquisti di materiali di prima dotazione;
- incremento degli immobili e terreni di *trading*, per 41 milioni, a seguito principalmente dell'operazione straordinaria di conferimento tra Capogruppo e FS Sistemi Urbani che ha comportato una riclassifica di alcuni compendi immobiliari iscritti in precedenza tra le immobilizzazioni materiali alla voce di magazzino in quanto

destinate alla vendita (per un valore complessivo di 123 milioni di euro), compensato dalle vendite dell'anno effettuate dalla Capogruppo (41 milioni di euro) e da Grandi Stazioni (ancora 41 milioni di euro).

Le **Altre attività** nette registrano invece un decremento, pari a 466 milioni di euro, che deriva principalmente da:

- maggiori crediti di RFI SpA verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (di seguito Ministero dell'Economia e delle Finanze) per 250 milioni di euro, in conseguenza all'iscrizione dei crediti per il Contratto di Programma del periodo, per 924 milioni di euro in conto esercizio, e per 4.573 milioni di euro come contributi destinati agli investimenti strutturali da ricevere ai sensi della Legge Finanziaria 2009, contrapposti agli incassi ricevuti nell'esercizio, pari a 5.247 milioni di euro (di cui 1.184 milioni di euro per il Contratto di Programma e 4.063 milioni di euro per contributi in conto impianti);
- maggiori acconti per contributi conto impianti, iscritti sulla base degli stanziamenti operati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e dall'Unione Europea, che verranno portati a riduzione delle immobilizzazioni sulla base dell'avanzamento delle opere infrastrutturali (460 milioni di euro);
- minore saldo della gestione Iva (494 milioni di euro) a seguito degli incassi avuti nel corso dell'esercizio 2009 dei relativi crediti riferiti agli anni 2005 e 2006 (1.037 milioni di euro), parzialmente compensati dall'incremento dell'Iva di *pool* (500 milioni di euro);
- minori debiti verso il personale, principalmente di Trenitalia (142 milioni di euro) e RFI SpA (49 milioni di euro) derivanti dalla consistente riduzione di personale avvenuta nell'esercizio.

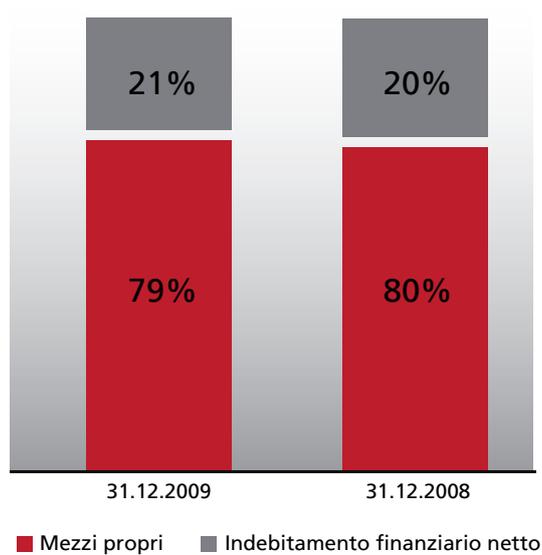
Il decremento delle **immobilizzazioni tecniche** per 952 milioni di euro è attribuibile in particolare all'aumento degli investimenti del periodo, pari a 5.284 milioni di euro, compensati dai contributi in conto impianti per 3.790 milioni di euro, iscritti principalmente da RFI SpA e da TAV, dagli ammortamenti dell'esercizio per 1.345 milioni di euro, dalle dismissioni per 211 milioni di euro, nonché dalle riclassifiche di alcuni compendi immobiliari alla voce rimanenze per 123 milioni di euro e del valore dei contributi dalla voce acconti del passivo per 720 milioni di euro. La variazione in diminuzione dei **Fondi di ristrutturazione e rettifica cespiti** (440 milioni di euro) è correlata interamente all'utilizzo da parte di RFI SpA del fondo integrativo per la copertura degli oneri relativi agli ammortamenti delle immobilizzazioni tecniche.

La **Posizione finanziaria netta** si attesta a un valore negativo di 9.703 milioni di euro, con un peggioramento di 493 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2008. Tale variazione è principalmente correlata a:

- il decremento delle disponibilità liquide sui conti correnti bancari e postali (353 milioni di euro) e sul conto corrente di Tesoreria (543 milioni di euro);
- l'estinzione del prestito contratto lo scorso esercizio dalla Capogruppo con Cassa Depositi e Prestiti/Dexia Crediop SpA destinato al finanziamento della prosecuzione dei lavori della linea Alta Velocità Torino-Milano-Napoli, per 550 milioni di euro;
- l'incremento del finanziamento con la Banca Europea degli Investimenti (BEI) da parte di Grandi Stazioni per un importo pari a 58 milioni di euro;
- il rimborso parziale del debito relativo al finanziamento BEI da parte di RFI SpA e TAV, rispettivamente per 49 milioni di euro e 45 milioni di euro;
- i maggiori finanziamenti fatti registrare da Cisalpino AG (82 milioni di euro), contrapposti alla diminuzione dei finanziamenti di Tevere TPL (33 milioni di euro);
- la maggiore esposizione verso enti creditizi da parte di Fercredit e Centostazioni relativa a operazioni finanziarie, rispettivamente per 167 milioni di euro e per 12 milioni di euro;
- il rimborso dei prestiti concessi dalla Cassa Depositi e Prestiti da parte di TAV (22 milioni di euro).

I **Mezzi propri** passano da 36.210 milioni di euro a 36.245 milioni di euro per effetto dell'utile di esercizio (44 milioni di euro), compensato dalla variazione negativa del capitale dei terzi (9 milioni di euro).

Copertura del Capitale investito netto



■ Mezzi propri ■ Indebitamento finanziario netto



Gestione finanziaria

Gli strumenti finanziari utilizzati dal Gruppo Ferrovie dello Stato per reperire le risorse necessarie agli investimenti e allo sviluppo comprendono mutui e prestiti obbligazionari.

Come già riportato nei fatti di rilievo, il Gruppo non ha posto in essere nel corso del 2009 significative operazioni per la provvista di mezzi finanziari, potendo utilizzare le disponibilità residue relative a finanziamenti accesi in particolare nel corso dell'esercizio precedente.

Per quanto riguarda la gestione dei rischi finanziari, le politiche di Gruppo poste in essere riguardano, da un lato la gestione della liquidità e, dall'altro, i servizi di *financial risk management* attivati per le controllate Trenitalia SpA e Grandi Stazioni SpA.

La liquidità del Gruppo, relativamente alle principali società, viene gestita e impiegata dalla Capogruppo a livello accentrato al fine di ottimizzare la complessiva disponibilità di risorse finanziarie. Nell'ambito di tale attività, nel corso del 2009, è stata definita una *policy* per l'impiego della liquidità che definisce i requisiti minimi della controparte finanziaria in termini di merito di credito e i relativi limiti di concentrazione, nonché le tipologie di prodotti finanziari utilizzabili.

Riguardo ai rischi di tasso di interesse, Ferrovie dello Stato presta i servizi di "*financial risk management*", in relazione al rischio di tasso di interesse, per la controllata Trenitalia SpA e per Grandi Stazioni SpA.

Per Trenitalia SpA, l'obiettivo della complessiva strategia consiste nella predeterminazione di una significativa parte degli oneri finanziari prospettici, in coerenza con l'orizzonte temporale espresso dalla struttura del portafoglio di debito, il quale a sua volta deve essere correlato con la struttura e la composizione degli *asset* e dei futuri *cash flow*. A tale scopo è stata prevista una operatività attraverso strumenti derivati tradizionali (quali a titolo di esempio *Irs*, *Fra*, *Collar*, *Cap*, *Swaption*, etc.) e, ove opportuno, di tipo strutturato.

Al 31 dicembre 2009 sono stati utilizzati esclusivamente *Interest Rate Swap* e *Interest Rate Collar* per le coperture di medio/lungo termine a vita intera, mentre per le coperture di breve termine sono stati utilizzati diversi strumenti (*Forward Rate Agreement*, *Interest Rate Swap*, *Interest Rate Cap* e *Interest Rate Collar*) in funzione degli esercizi su cui tali coperture insistono e della durata delle stesse. (vedi paragrafo successivo "Focus sugli Strumenti Derivati"). Accanto alla definizione della politica di *interest rate risk management* per Trenitalia SpA, è stata definita la connessa *policy* di *credit risk* associata all'operatività in derivati.

Al fine di evitare concentrazioni di tale rischio di credito, è stato stabilito che nessuna controparte possa assumere posizioni superiori al 15% del valore nozionale del debito oggetto di copertura e che il *rating* minimo sia pari almeno ad "A -".

Al 31 dicembre 2009 Trenitalia ha in essere 14 *ISDA Master Agreement* con primari istituti nazionali e internazionali in possesso dello *standing* creditizio richiesto ed ha operato nel rispetto dei limiti di concentrazione sopraccitati. Nessuna controparte ha in essere un valore nozionale dei derivati pari a più del 15% del portafoglio di debito oggetto di copertura.

Relativamente a Grandi Stazioni, il Consiglio di Amministrazione societario del 20 Marzo 2009 ha deciso l'implementazione di coperture aggiuntive rispetto a quelle già in essere al fine di incrementare al 50% il rapporto tra valore coperto ed esposizione al tasso variabile in relazione ai contratti di finanziamento esistenti.

Gli strumenti previsti consistono in derivati di tipo tradizionale (quali a titolo di esempio *Irs*, *Fra*, *Collar*, *Cap*).

Al 31 dicembre 2009 sono stati utilizzati esclusivamente gli *Interest Rate Swap*, oltre a un *Interest Rate Cap* precedente alla data della delibera di cui sopra.

Anche per Grandi Stazioni è stata definita la *policy* di *credit risk* associata all'operatività in derivati. Al fine di evitare concentrazioni di tale rischio di credito, è stato stabilito che nessuna controparte possa assumere posizioni superiori al 30% del valore nozionale del debito oggetto di copertura e che il *rating* minimo sia pari almeno ad "A -".

Al 31 dicembre 2009 Grandi Stazioni ha in essere 4 *ISDA Master Agreement* con primari istituti nazionali e internazionali in possesso dello *standing* creditizio richiesto ed ha operato nel rispetto dei limiti di concentrazione sopraccitati. Nessuna controparte ha in essere un valore nozionale dei derivati pari a più del 30% del portafoglio di debito oggetto di copertura.

Va infine segnalato che la Capogruppo ha fornito supporto a Grandi Stazioni Česká Republika s.r.o., controllata di



Grandi Stazioni con sede a Praga, nella trasformazione di un finanziamento originariamente denominato in euro (ammontare massimo 19 milioni di euro) in corone ceche attraverso la stipula di *Interest Rate and Currency Swap (IRCS)* e al fine di coprire il potenziale rischio di cambio associato ad attività strutturalmente denominate in valuta.

Focus sugli strumenti derivati

Il Gruppo Ferrovie dello Stato fa principalmente uso di strumenti derivati nell'ambito di strategie di copertura finalizzate alla gestione del rischio di tasso di interesse; in particolare, l'obiettivo è la limitazione delle variazioni di flussi di cassa relativi a operazioni di finanziamento in essere. Gli strumenti finanziari derivati utilizzati a fini di copertura sono stati definiti in modo tale da massimizzare la correlazione tecnico-finanziaria con le passività coperte in termini di ammontare nozionale e tasso di interesse sottostante e, ove possibile, è preferito il *mirroring* dell'operazione oggetto di copertura.

Si sottolinea che tutti i derivati negoziati fino al 31 dicembre 2009 replicano specularmente gli elementi caratterizzati del debito sottostante, oggetto di copertura.

Per quanto concerne le coperture di lungo termine di Trenitalia SpA, la Direzione Finanza di Ferrovie dello Stato SpA, coerentemente con la strategia di gestione del rischio di tasso definita, ha stipulato in nome e per conto di Trenitalia stessa, a copertura dell'intera vita residua del debito sottostante, ventisei operazioni di *Interest Rate Swap* e undici operazioni di *Interest Rate Collar*.

Il valore nominale complessivo del portafoglio derivati di medio/lungo termine conclusi fino al 31 dicembre 2009 è di 2.504,6 milioni di euro, di cui 1.674,6 milioni di euro per *Interest Rate Swap* (400 milioni stipulati nei mesi di febbraio e marzo 2009) e 830 milioni di euro per *Interest Rate Collar*.

Per quanto attiene le coperture di breve termine, sempre in coerenza con la strategia di gestione del rischio di tasso per il breve periodo, Trenitalia SpA ha stipulato, sempre tramite il supporto della Capogruppo le operazioni descritte di seguito.

Nel corso del mese di novembre 2008 sono stati stipulati quattro *Forward Rate Agreement* per un valore nozionale di 420 milioni di euro a copertura di un semestre interamente di competenza dell'esercizio 2009. Il tasso medio di copertura è stato pari al 2,91%. Al 31 dicembre 2009 le operazioni di copertura non sono più efficaci in quanto giunte a naturale scadenza nel corso dell'anno.

Nei mesi di maggio e giugno 2009 sono state stipulate venti operazioni di *Interest Rate Swap* della durata di un anno. Tali strumenti derivati sono stati posti in essere con la finalità di bloccare il costo di una parte del debito indicizzato all'*euribor* pari a 2.947,8 milioni di euro (circa il 50% del debito totale) limitatamente all'arco temporale di competenza riconducibile quasi interamente all'esercizio 2010. Al 31 dicembre 2009 le operazioni risultano completate a un tasso fisso medio del 1,689%. Il Valore al Mercato del portafoglio di *Interest Rate Swap* di breve termine, calcolato con le formule di valutazione *standard* di mercato, è negativo per Trenitalia e pari a 12,6 milioni di euro.

Infine, nel corso del secondo semestre del 2009 sono state stipulate diciannove operazioni di copertura ognuna della quali della durata di tre anni. Gli strumenti di copertura utilizzati consistono in *Interest Rate Swap*, *Interest Rate Cap* ed *Interest Rate Collar*. Tali strumenti derivati sono stati posti in essere con la finalità di limitare la variabilità degli interessi di competenza del periodo 2011-2013 limitatamente alla quota del debito non coperta per l'intera vita residua. Al 31 dicembre 2009 il valore nozionale delle coperture effettuate ammonta a circa i 2/3 del *target* ed è pari a 1.982,6 milioni di euro. Il valore al mercato è negativo per Trenitalia e pari a 6,84 milioni di euro. Sempre nel 2009, la Direzione Finanza di Ferrovie dello Stato SpA ha stipulato in nome e per conto di Grandi Stazioni due operazioni di *Interest Rate Swap*. La stessa società ha in essere anche un *Interest Rate Cap* stipulato direttamente da Grandi Stazioni nel corso del 2006. Tutte le operazioni in derivati sono state poste in essere al netto dello *spread* associato al debito sottostante. Il valore nominale complessivo del portafoglio derivati conclusi fino al 31 dicembre 2009 è di 80 milioni di euro, di cui 50 milioni di euro per *Interest Rate Swap* e 30 milioni di euro per *Interest Rate Cap*. Al 31 dicembre 2009 il Valore al Mercato del complessivo portafoglio derivati su tasso di interesse, calcolato con le formule di valutazione *standard* di mercato, è negativo per Grandi Stazioni e pari a 547,6 mila euro, di cui 446,3 mila euro riferiti agli *Interest Rate Swap* ed 101,3 mila euro agli *Interest Rate Cap*. Si segnala

inoltre che il 9 febbraio 2010 è stato posto in essere un *Interest Rate Collar* del valore nozionale di 25 milioni di euro a completamento della strategia di copertura con riferimento all'indebitamento a oggi esistente.

Gli altri strumenti finanziari derivati attualmente presenti sulle società TAV e RFI SpA, si riferiscono principalmente a operazioni di copertura delle operazioni di provvista a lungo termine necessarie al finanziamento del Programma Alta Velocità; in particolare sono presenti tre *Interest Rate Swap* che replicano il nozionale (per 546 milioni di euro e 463 milioni di euro rispettivamente per TAV e RFI SpA), il piano di ammortamento e la durata dell'operazione coperta ed hanno la finalità di trasformare sinteticamente debiti originariamente accessi a tasso variabile in debiti a tasso fisso. La stipula di tali contratti è avvenuta, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, al fine di predefinire e stabilizzare (in un'ottica di lungo periodo) l'onere complessivo dell'indebitamento legato al progetto Alta Capacità/Alta Velocità in misura fissa e con l'obiettivo anche di facilitare la determinazione prospettica degli andamenti economici delle iniziative. Il Valore al Mercato al 31 dicembre 2009 è negativo e pari a 141,6 milioni di euro (di cui TAV -73,9 milioni di euro e RFI SpA -67,7 milioni di euro).

Nell'ambito delle operazioni di cartolarizzazione dei crediti Iva del 2003 è in essere un *Interest Rate Swap* tra Ferrovie dello Stato SpA e la società Euterpe Finance. Ferrovie dello Stato SpA si è impegnata a pagare a Euterpe Finance i flussi di cassa contrattualmente basati sull'Euribor a sei mesi più *spread*, maturati sulla provvista accesa per il pagamento dell'*Initial purchase price*, e a ricevere gli interessi attivi che l'Agenzia delle Entrate riconoscerà sul capitale oggetto di cessione.

Tale *Interest Rate Swap* è stato valutato in base all'ipotesi di atteso incasso dei residui crediti, ormai limitati alla sola imposta patrimoniale, entro il 30 giugno 2010. In base all'applicazione di tale criterio il valore al mercato al 31 dicembre 2009 risulterebbe pari a 0 euro.

Rischi di mercato

Un elemento fondamentale da tenere in considerazione per quanto riguarda il Trasporto Passeggeri, settore in cui il Gruppo svolge principalmente la sua attività di mercato, è rappresentato dalla competizione modale dove il completo avvio delle linee di Alta Velocità, avvenuto a fine 2009, ha permesso al settore ferroviario di competere con le altre modalità di trasporto - aereo e auto - in modo determinante anche attraverso una ulteriore riduzione dei tempi di percorrenza. Il fattore critico di successo in questo segmento di mercato è, e sarà sempre più, la qualità del servizio offerto. Per questo il Gruppo ha portato avanti nel corso dell'anno importanti azioni, già avviate nel 2008, che permettono di rispondere alle aspettative dei clienti.

Un'attenzione a sé merita il settore del Trasporto Regionale dove la già evidenziata definizione dei nuovi contratti di servizio con le Regioni, della durata di 6 anni più 6, permette di poter programmare, sulla base di risorse certe, i piani di produzione e, laddove necessario, i conseguenti investimenti in nuovo materiale rotabile. Risulta, infatti, del tutto evidente che, in questo contesto, le azioni che può mettere in atto il Gruppo possono solo in parte mitigare i rischi di mercato in quanto solo l'intervento finanziario del committente dei servizi regionali può consentire un miglioramento sostanziale del servizio incrementando l'offerta laddove oggi sono evidenti le maggiori criticità per il sovraffollamento dei treni, in particolare nelle ore di punta nei grandi nodi metropolitani, e mettendo a disposizione le risorse necessarie per un massiccio piano di rinnovamento del materiale rotabile.

I rischi di mercato sono poi particolarmente evidenti nel settore Cargo dove, a fronte di una esigenza di ristrutturazione organizzativa già evidente, si sta palesando una severa fase di contrazione del mercato. Le rigidità nell'utilizzo delle risorse umane rende ancor più fragile la possibilità di competere adeguatamente con gli altri operatori, dove la acquisita posizione di favore del settore gomma determina, di fatto, un ulteriore livello di complessità nella capacità di competizione.

I costi della produzione sono influenzati poi da alcuni fattori difficilmente controllabili; si cita in merito il costo dei carburanti che rappresentano un significativo ammontare e i costi dell'energia per trazione il cui utilizzo è oramai ampiamente superiore alla fascia di garanzia e quindi soggetta alle oscillazioni di mercato.

Rischi operativi

Il Gruppo opera nel settore del trasporto ferroviario attraverso l'ausilio di complessi sistemi di produzione e di controllo. Da un punto di vista operativo i maggiori rischi che si possono verificare derivano da criticità relative alla mancata rispondenza alle specifiche funzionali contrattuali dei nuovi rotabili in consegna da parte dei costruttori che, oltre a provocare difficoltà operative, in alcuni casi è stata anche la causa di pesanti disservizi. A tale proposito sono state intraprese azioni particolarmente severe nei confronti dei fornitori e in alcuni casi sono state utilizzate modalità completamente diverse di messa in esercizio dei rotabili, prevedendo un coinvolgimento pieno del costruttore per periodi lunghi di prova, senza la presa in consegna del rotabile.

Un ulteriore rischio sta derivando dal cambio di appalto dei servizi di pulizia, con possibili impatti sulla qualità del servizio. Per mitigare questo rischio sono state definite nuove procedure operative di intervento per dare alle strutture sul territorio la possibilità di intervenire rapidamente e in autonomia con azioni correttive.

Monitoraggio del rischio

Nel corso dell'anno, le attività eseguite per il monitoraggio del rischio, anche attraverso le strutture di *Audit* interne della Capogruppo e societarie, hanno interessato i principali macroprocessi operativi e di supporto delle società del Gruppo, consentendo la valutazione dei controlli interni rispetto ai rischi.

Dalle verifiche svolte, il Sistema di Controllo Interno (SCI) delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato si connota per la sua sostanziale adeguatezza, in quanto capace di supportare le rispettive *governance*.

Data la dimensione e la complessità aziendale delle società del Gruppo, la valutazione del SCI non può prescindere dal considerare un quadro più ampio, composto, oltre che dagli elementi emersi a seguito delle verifiche di *audit*, anche dell'attività di *risk assessment* e da tutte le attività di controllo considerate nella più ampia accezione.

Tra le leve principali del SCI va citata la profonda cultura organizzativa del *management*, la formazione e la valorizzazione delle risorse umane, la sensibilità verso i temi della sicurezza e dell'ambiente, la diffusione dei sistemi informatici a supporto dei processi gestionali, la comunicazione.



Andamento economico e situazione patrimoniale-finanziaria di Ferrovie dello Stato SpA

Conto economico riclassificato

	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni	Variazioni %
Ricavi operativi	203	208	(5)	-2,4%
Costo del lavoro	(56)	(53)	(3)	5,7%
Altri costi	(100)	(98)	(2)	2,0%
Capitalizzazioni - variazione rimanenze	(40)	(48)	8	(16,7%)
Costi operativi	(196)	(199)	3	(1,5%)
MARGINE OPERATIVO LORDO	7	9	(2)	(22,2%)
Ammortamenti netti e svalutazioni cespiti	(23)	(24)	1	-4,2%
Utilizzo fondi rettifica ammortamenti	1	2	(1)	-50,0%
Accantonamenti netti e sval. crediti attivo circolante	(13)	(2)	(11)	n.a.
Saldo proventi/oneri diversi	5	22	(17)	(77,3%)
RISULTATO OPERATIVO	(23)	7	(30)	n.a.
Saldo gestione finanziaria	41	9	32	n.a.
Componenti straordinarie nette	56	5	51	n.a.
RISULTATO ANTE IMPOSTE	74	21	53	n.a.
Imposte sul reddito	(4)	(10)	6	(60,0%)
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	70	11	59	n.a.

valori in milioni di euro

Il **risultato netto** dell'esercizio 2009 si attesta a un valore positivo di 70 milioni di euro e si confronta con quello dell'esercizio precedente che chiudeva con un utile di 11 milioni di euro.

Sul risultato netto del 2009 ha inciso, in particolare, il miglioramento del saldo della gestione finanziaria e delle componenti straordinarie nette.

A livello di **marginale operativo lordo** si evidenzia un peggioramento di 2 milioni di euro con un margine che passa da un valore positivo di 9 milioni di euro a un valore positivo di 7 milioni di euro per effetto del decremento dei ricavi operativi di 5 milioni di euro, cui si contrappone un decremento di costi operativi di soli 3 milioni di euro. I **ricavi operativi** si attestano a 203 milioni di euro (208 milioni di euro nel 2008) e sono principalmente relativi alle vendite di immobili e terreni di *trading*, nonché alle locazioni di immobili e ai riaddebiti alle società del Gruppo per la fornitura di prestazioni e per il canone di utilizzo del marchio.

I **costi operativi**, che ammontano a 196 milioni di euro (199 milioni di euro nel 2008), includono principalmente costi per servizi, parzialmente riaddebitati alle società del Gruppo, costi del personale e variazioni delle rimanenze di immobili e terreni di *trading*.

Il **risultato operativo** si attesta a un valore negativo di 23 milioni di euro rispetto al valore positivo di 7 milioni di euro del 2008. Sulla variazione di tale risultato hanno inciso significativamente maggiori accantonamenti e svalutazioni (11 milioni di euro), minori ammortamenti netti e svalutazioni (1 milione di euro) e un minor saldo positivo dei proventi e oneri diversi (17 milioni di euro).

Il saldo della gestione finanziaria passa da un valore positivo di 9 milioni di euro a un valore positivo di 41 milioni di euro, per l'effetto combinato:

- della svalutazione della perdita registrata da Trenitalia SpA nel 2008 (42 milioni di euro);
- dell'utilizzo del Fondo immobili di *trading* per gli oneri finanziari maturati nel 2008 sul prestito ex Banca OPI (3 milioni di euro);
- del decremento dei proventi da partecipazioni (30 milioni di euro);
- del decremento netto degli interessi attivi per i finanziamenti concessi a medio/lungo termine alle controllate: Rete Ferroviaria Italia SpA (incremento di 12 milioni di euro), TAV SpA (decremento di 17 milioni di euro) e Trenitalia SpA (decremento di 70 milioni di euro);
- del decremento degli interessi attivi sui conti correnti intersocietari verso controllate (25 milioni di euro) e di quelli passivi (32 milioni di euro);
- dell'incremento degli interessi attivi per i finanziamenti concessi a breve termine alle controllate: TAV SpA (4 milioni di euro) e Rete Ferroviaria Italiana SpA (2 milioni di euro);
- dei minori interessi attivi su investimenti finanziari (23 milioni di euro);
- dei maggiori interessi attivi sull'Iva chiesta a rimborso (1 milione di euro) cui si contrappongono i maggiori oneri (4 milioni di euro) verso le società Rete Ferroviaria Italiana SpA, Trenitalia SpA e TAV SpA;
- dei minori oneri per interessi sui prestiti obbligazionari sottoscritti dalla società Eurofima (71 milioni di euro);
- dei minori oneri per interessi sui finanziamenti concessi dalla Cassa Depositi e Prestiti (5 milioni di euro), dalla Unicredit Corporate Banking (15 milioni di euro) e dalla BIIS (ex Banca OPI, per 4 milioni di euro);
- dei maggiori interessi passivi sul prestito concesso dalla Cassa Depositi e Prestiti/ DexiaCrediop (13 milioni di euro);
- dei minori oneri sugli strumenti derivati e interessi diversi (13 milioni di euro);
- dell'effetto netto positivo degli utili e perdite su cambi (16 milioni di euro) per l'adeguamento dei debiti per decimi da versare alla partecipata Eurofima.

Il saldo delle componenti straordinarie passa da un valore positivo di 5 milioni di euro a un valore positivo di 56 milioni di euro, per l'effetto combinato:

- dell'incremento delle sopravvenienze attive (59 milioni di euro) dovuto essenzialmente al rilascio del Fondo consolidato fiscale Ires relativo all'anno 2004;
- dell'incremento degli oneri straordinari (8 milioni di euro) dovuto essenzialmente all'accantonamento per le prestazioni straordinarie del Fondo a gestione bilaterale (10 milioni di euro).



Stato patrimoniale riclassificato di Ferrovie dello Stato SpA

	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni	Variazioni %
ATTIVITÀ				
Capitale circolante netto gestionale	534	573	(39)	(6,8%)
Altre attività nette	(266)	(212)	(54)	25,5%
Capitale circolante	268	361	(93)	(25,8%)
Immobilizzazioni tecniche	697	822	(125)	(15,2%)
Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziarie	35.757	35.363	394	1,1%
Capitale immobilizzato netto	36.454	36.185	269	0,7%
Tfr	(22)	(23)	1	(4,3%)
Altri fondi	(814)	(857)	43	(5,0%)
Totale fondi	(836)	(880)	44	(5,0%)
TOTALE CAPITALE INVESTITO NETTO	35.886	35.666	220	0,6%
COPERTURE				
Posizione finanziaria netta a breve	(541)	(690)	149	(21,6%)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	377	376	1	0,3%
Posizione finanziaria netta	(164)	(314)	150	(47,8%)
Mezzi propri	36.050	35.980	70	0,2%
TOTALE COPERTURE	35.886	35.666	220	0,6%

valori in milioni di euro

Il **Capitale investito netto** passa da 35.666 milioni di euro al 31 dicembre 2008 a 35.886 milioni di euro al 31 dicembre 2009.

Il **Capitale circolante** passa da un valore di 361 milioni di euro al 31 dicembre 2008 a un valore di 268 milioni di euro al 31 dicembre 2009, con una riduzione di 93 milioni di euro, derivante dall'effetto combinato:

- del decremento del **Capitale circolante netto** gestionale (39 milioni di euro), dovuto sia alla riduzione delle rimanenze degli immobili e terreni di *trading* (72 milioni di euro) che all'incremento dei crediti e debiti di natura commerciale (33 milioni di euro);
- del decremento delle **Altre attività nette** (54 milioni di euro), derivante principalmente dall'effetto congiunto:
 - della variazione negativa del saldo della gestione Iva (32 milioni di euro);
 - della riduzione degli altri crediti (8 milioni di euro), dovuto principalmente alla diminuzione dei crediti Ires e dei crediti verso controllate;
 - della riduzione dei ratei e risconti attivi (28 milioni di euro);
 - dell'aumento degli altri debiti verso i terzi (16 milioni di euro);
 - della riduzione dei ratei e risconti passivi (30 milioni di euro).

Il **Capitale immobilizzato netto** si attesta a 36.454 milioni di euro contro 36.185 milioni di euro al 31 dicembre 2008; l'aumento (269 milioni di euro) è dovuto essenzialmente:

- all'incremento delle immobilizzazioni immateriali nette (2 milioni di euro);

- al decremento delle immobilizzazioni materiali nette (127 milioni di euro);
- all'incremento della voce partecipazioni (394 milioni di euro) a seguito dell'aumento del capitale sociale della controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA (250 milioni di euro) e all'incremento dei crediti per versamenti in conto futuro aumento di capitale (144 milioni di euro), verso la società FS Sistemi Urbani Srl.

Il decremento degli **Altri fondi** (44 milioni di euro) riflette principalmente la riduzione registrata nell'anno del Fondo imposte da consolidato fiscale e dei Fondi imposte differite Ires e Irap.

Passando all'analisi delle coperture si evidenzia una **Posizione finanziaria netta** positiva che passa da 314 milioni di euro al 31 dicembre 2008 a 164 milioni di euro al 31 dicembre 2009.

In particolare la **Posizione finanziaria netta** a breve passa da 690 milioni di euro al 31 dicembre 2008 a 541 milioni di euro al 31 dicembre 2009 con un decremento pari a 149 milioni di euro che riflette le seguenti variazioni:

- decremento delle disponibilità sui conti correnti bancari e postali (340 milioni di euro);
- incremento dei crediti verso la controllata Trenitalia SpA per i conti correnti *intercompany* (463 milioni di euro) e incremento dei debiti verso le restanti società per i medesimi conti correnti (424 milioni di euro);
- incremento del conto corrente di Tesoreria (7 milioni di euro);
- decremento dei finanziamenti a breve concessi alle controllate (411 milioni di euro);
- incremento della quota a breve (71 milioni di euro) dei crediti per finanziamenti a medio/lungo termine concessi alle controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA, Fercredit SpA e TAV SpA, a seguito della riclassifica in incremento della quota da oltre a entro l'esercizio successivo (196 milioni di euro) e del decremento per i rimborsi ricevuti (125 milioni di euro);
- incremento per riclassifica della quota entro l'esercizio successivo del debito relativo al prestito BEI (64 milioni di euro);
- incremento della quota a breve relativa al debito verso la Cassa Depositi e Prestiti per la riclassifica della quota da oltre a entro l'esercizio successivo (5 milioni di euro);
- decremento del debito relativo al finanziamento a breve concesso dalla Cassa Depositi e Prestiti/Dexia Crediop (550 milioni di euro);
- decremento dei debiti finanziari verso controllate per depositi passivi (4 milioni di euro).

La **Posizione finanziaria netta a medio/lungo termine**, positiva per 377 milioni di euro, si è ridotta di 1 milione di euro rispetto al 31 dicembre 2008, per effetto:

- del decremento dei crediti per finanziamenti a medio/lungo termine concessi alle controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA, Fercredit SpA e TAV SpA, a seguito di riclassifica della quota da oltre a entro l'esercizio successivo (196 milioni di euro);
- dell'incremento dei crediti per finanziamenti a medio/lungo termine verso la società Euterpe Finance (3 milioni di euro) a seguito dell'incremento per gli interessi maturati nell'anno e del rimborso per l'importo degli interessi riscossi dall'Erario;
- decremento dei finanziamenti bancari per riclassifica della quota del prestito contratto con la BEI da oltre a entro l'esercizio successivo (64 milioni di euro);
- decremento dei debiti verso la Cassa Depositi e Prestiti per riclassifica da oltre a entro l'esercizio successivo (128 milioni di euro).

I **Mezzi propri**, infine, evidenziano un incremento di 70 milioni di euro dovuto all'iscrizione dell'utile di esercizio.

Rapporti di Ferrovie dello Stato SpA con parti correlate

Come premessa generale giova evidenziare che le interrelazioni tra le società del Gruppo Ferrovie dello Stato e tra queste e le altre parti correlate avvengono secondo criteri di correttezza sostanziale in un'ottica di reciproca convenienza economica indirizzata dalle normali condizioni di mercato, per l'identificazione delle quali - ove del caso - ci si avvale anche del supporto di professionalità esterne.

Le operazioni intersocietarie perseguono l'obiettivo comune di creare valore per l'intero Gruppo. A tale riguardo si sottolinea che, in coerenza con il Piano industriale 2007-2011 del Gruppo Ferrovie dello Stato, è in atto una più razionale allocazione degli *asset* e delle risorse all'interno del Gruppo stesso, al fine di concentrare la focalizzazione di ciascuna società nel proprio *core business*, migliorare la valorizzazione e lo sfruttamento del patrimonio non strettamente correlato alle attività caratteristiche delle società del Gruppo affidando detta attività a soggetti specializzati, anche mediante scissioni e conferimenti, nonché di incrementare le sinergie e le economie di scala infragruppo.

Tali processi e operazioni avvengono nel rispetto della normativa specifica del settore, di quella civilistica e tributaria, in adesione agli indirizzi fissati dai Ministeri vigilanti e tenuto conto delle caratteristiche e peculiarità delle attività esercitate da molte delle società del Gruppo.

Nel seguito sono rappresentati in una tabella di sintesi i principali rapporti attivi e passivi di natura commerciale intercorsi nell'esercizio tra Ferrovie dello Stato SpA e le società controllate, collegate, collegate di controllate; in apposita separata tabella sono nel seguito indicate le società con le quali la Capogruppo intrattiene particolari rapporti. Sono altresì evidenziati i rapporti intrattenuti con le società che condividono con Ferrovie dello Stato il medesimo soggetto controllante (MEF - Ministero dell'Economia e delle Finanze) e con i fondi pensione integrativi del Gruppo Ferrovie dello Stato.



Rapporti attivi e passivi

	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Controllate		
RFI SpA	Servizi dell'area Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Amministrazione del Personale Dirigente Relazioni Industriali Sviluppo Organizzazione Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Rimborsi servizi informatici Rimborsi servizi comuni Riaddebito oneri condominiali Utilizzo marchio	Riaddebito utenze Soggetto Tecnico lavori di manutenzione immobili Riaddebito servizi informatici Prestazioni di personale Prestazioni sanitarie Formazione
Ferservizi SpA	Servizi dell'area Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Amministrazione del Personale Dirigente Relazioni Industriali Sviluppo Organizzazione Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Utilizzo servizi informatici Riaddebito oneri comuni Utilizzo marchio Locazione e sub-locazione locali uffici Riaddebito oneri condominiali	Gestione immobiliare Riaddebito oneri condominiali per tutela patrimonio Servizi informatici Prestazioni di personale Pubblicità e <i>marketing</i> <i>Fee</i> acquisto titoli di viaggio Servizi di gestione tecnica amministrativa <i>Fee</i> per locazioni Contabilità/tesoreria Amministrazione del personale <i>Facilities e building management</i> Formazione Servizi assistenza Preposto <i>Servizi Asset Allocation</i> Servizi gestione archivi Assistenza servizi per il prestito Tutela giuridica patrimonio



(segue)

Controllate		
Trenitalia SpA	Servizi dell'area Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Amministrazione del Personale Dirigente Relazioni Industriali Sviluppo Organizzazione Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Rimborsi servizi informatici Utilizzo marchio Locazione e sublocazione locali uffici e officine Riaddebito oneri condominiali	Prestazioni di personale Pubblicità e <i>marketing</i> Spese di trasporto viaggiatori
TAV SpA	Servizi dell'area Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Relazioni Industriali Amministrazione del Personale Dirigente Cariche sociali Rimborsi assicurazioni Utilizzo marchio	

(segue)

Controllate		
Italferr SpA	Servizi dell'area Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Amministrazione del Personale Dirigente Relazioni Industriali Sviluppo Organizzazione Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media Cariche sociali Rimborsi assicurazioni Riaddebito servizi informatici Utilizzo marchio	
Fercredit SpA	Servizi dell'area Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media Cariche sociali Rimborsi assicurazioni Locazioni e sub-locazioni locali uffici Utilizzo marchio Riaddebito oneri condominiali	
Grandi Stazioni SpA	Servizi dell'area Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Amministrazione del Personale Dirigente Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media Cariche sociali Prestazioni di personale	Pubblicità e <i>marketing</i> Fitto locali Oneri condominiali

(segue)

Controllate		
Centostazioni SpA	Servizi dell'area Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Amministrazione del Personale Dirigente Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Utilizzo marchio	
FS Logistica SpA	Servizi dell'area Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Relazioni Industriali Legale Lavoro Cariche sociali Rimborsi assicurazioni Riaddebito servizi informatici Locazioni Utilizzo marchio	Prestazioni di personale Trasporti e spedizioni <i>Facilities management</i>
FS Sistemi Urbani Srl	Servizi dell'area Finanza Affari Societari Amministrazione del Personale Dirigente Relazioni Industriali Cariche sociali Rimborsi assicurazioni Riaddebito servizi informatici Utilizzo marchio	Riaddebito oneri condominiali per tutela patrimonio

(segue)

Controllate		
Ferport Srl in liquidazione	Rimborsi assicurazioni	
Ferport Napoli Srl	Rimborsi assicurazioni	
Nord Est Terminal SpA in liquidazione	Rimborsi assicurazioni	
SAP Srl in liquidazione	Rimborsi assicurazioni	
Italcontainer SpA	Rimborsi assicurazioni	
Serfer Srl	Rimborsi assicurazioni	
TX Logistik AG	Rimborsi assicurazioni	
Sogin Srl	Servizi dell'area Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Amministrazione del Personale Dirigente Cariche sociali Rimborsi assicurazioni	Pubblicità e <i>marketing</i>
Italcertifer ScpA	Prestazioni di personale	
Cemat SpA	Rimborsi assicurazioni Riaddebito oneri condominiali Locazioni	
Metropark SpA	Rimborsi assicurazioni Canoni aree strumentali per parcheggi	
Trenitalia Logistic France SaS	Servizi dell'area Affari Societari	
FS Formazione SpA	Cariche sociali Rimborsi assicurazioni	Prestazioni di personale Formazione Fitti
Italia Logistica Srl	Cariche Sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni	

(segue)

Controllate		
Sita SpA	Servizi dell'area Fiscale/Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Amministrazione del Personale Dirigente Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni	Pubblicità e <i>marketing</i>
Cisalpino AG	Cariche Sociali	

Collegate		
TSF SpA	Cariche sociali	Servizi informatici e realizzazione <i>software</i> Formazione personale
Ferrovie Nord Milano SpA	Cariche sociali	

Collegate di controllate		
Sideuropa Srl	Rimborsi assicurazioni	
Wisco SpA	Cariche sociali	
Logistica SA	Rimborsi assicurazioni	
BBT SE	Cariche sociali	
Terminal Tremestieri Srl	Cariche sociali	

Altre parti correlate *	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Gruppo ENEL	Canoni per servitù sui terreni	Utenze energia elettrica
Gruppo ENI	Canoni per servitù sui terreni	Fornitura gas
Gruppo Finmeccanica		Manutenzione- <i>software</i>
Gruppo Istituto Poligrafico Zecca dello Stato		Abbonamento giornali, riviste e pubblicazioni
Gruppo Poste Italiane	Canoni locazione fabbricati strumentali	
Gruppo SACE		Polizze assicurative
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti	Canoni per servitù sui terreni	

*Imprese che condividono con Ferrovie dello Stato il medesimo soggetto controllante-Ministero dell'Economia e delle Finanze

Rapporti diversi

Consolidato fiscale	Iva di pool	Rapporti di c/c intersocietario e c/c postali	Finanziamenti Concessi	Depositi Passivi e finanziamenti ricevuti	Rilascio garanzie fideiussorie nell'interesse di	Fondi pensione integrativa
Controllate						
RFI	RFI	RFI	RFI		RFI	
Fercredit	Fercredit	Fercredit	Fercredit			
Ferservizi	Ferservizi	Ferservizi				
Trenitalia	Trenitalia	Trenitalia	Trenitalia		Trenitalia	
TAV	TAV	TAV	TAV		TAV	
Italferr	Italferr	Italferr			Italferr	
Grandi Stazioni	Grandi Stazioni	Grandi Stazioni			Grandi Stazioni	
Grandi Stazioni Ingegneria	Grandi Stazioni Ingegneria					
Centostazioni	Centostazioni	Centostazioni				
Sita	Sita	Sita		Sita		
Metropark	Metropark	Metropark				
FS Formazione	FS Formazione					
FS Logistica	FS Logistica	FS Logistica	FS Logistica		FS Logistica	
FS Sistemi Urbani	FS Sistemi Urbani	FS Sistemi Urbani	FS Sistemi Urbani			
FS Telco	FS Telco		FS Telco			
Italcertifer						
Italcontainer						
Cemat	Cemat					
Ferport in liq.ne	Ferport in liq.ne					
Ferport Napoli	Ferport Napoli					
Nord Est Terminal						
Self	Self					
Serfer	Serfer	Serfer				
Sgt						
Sogin	Sogin	Sogin				
Terminali Italia		Terminali Italia	Terminali Italia			
Tiburtina Sviluppo Immobiliare	Tiburtina Sviluppo Immobiliare					
Tunnel Ferroviario del Brennero	Tevere TPL				Cisalpino Italia Logistica	
Collegate						
		TSF				
Altre parti correlate						
		Poste Italiane		Cassa DD.PP.		Eurofer Previndai

Di seguito si riportano, inoltre, i valori patrimoniali ed economici derivanti dai rapporti predetti.

Rapporti commerciali e diversi

Denominazione	31.12.2009				2009	
	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Garanzie e Impegni	Costi	Ricavi
Imprese controllate						
Cemat SpA	(19)	1.347				98
Centostazioni SpA	1.735	36			8	381
Cisalpino AG	3					3
FS Logistica SpA	1.060	1.616			39	1.119
Fercredit SpA	127	2.214				441
Ferport Srl in liquidazione	(5)	163				3
Ferport Napoli Srl	1	9				3
Ferservizi SpA	12.448	16.248	732		29.097	16.926
FS Formazione SpA	4	552			730	22
FS Sistemi Urbani Srl	31.763	30.973			33	537
FS Telco Srl		9				
Grandi Stazioni SpA	10.324	461		116	288	441
Grandi Stazioni Ingegneria Srl	77					
Italcontainer SpA	1	661				10
Italcertifer ScpA	97	114				222
Italferr SpA	4.611	5.823		1.076		1.606
Italia Logistica Srl	212					207
Metropark SpA	1.274					186
Metroscai Scarl	11					
Nord Est Terminal SpA in liquidazione	4	193				4
Rete Ferroviaria Italiana SpA	16.063	1.614.215		150.815	2.689	34.107
SAP Srl in liquidazione	5.832					1
Self Srl		104				
Serfer Srl	6.151	11				8
SGT SpA		7				
Sita SpA	1.461	631			38	330
Sogin Srl	750	3.246			16	84
TAV SpA	10.433	814.393		253.842	113	1.250
Terminali Italia Srl	98	1				
Tevere TPL Scarl		2.492				
Tiburtina Sviluppo Immobiliare SpA		20				
Trenitalia Logistic France SaS	7					3
Trenitalia SpA	46.273	88.165			1.572	53.453
Tunnel Ferroviario Brennero SpA		35				
TX Logistik AG	24					8
	150.820	2.583.739	732	405.849	34.623	111.453

(segue)

Denominazione	31.12.2009				2009	
	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Garanzie e Impegni	Costi	Ricavi
Imprese collegate						
Ferrovie Nord Milano SpA	11					11
TSF SpA	116	9.836	9.164		13.253	20
	127	9.836	9.164	0	13.253	31
Collegate di controllate						
BBT SE	27					11
Logistica SA					27	4
Sideuropa Srl						2
Terminal Tremestieri Srl	9					9
WISCO SpA	9					18
	45	0	0	0	27	44
TOTALE CONTROLLATE E COLGATE	150.992	2.593.575	9.896	405.849	47.903	111.528
Altre parti correlate						
Gruppo ANAS	12					
Gruppo ENEL	30	55			1.264	35
Gruppo ENI	27	10			77	54
Gruppo Finmeccanica		26			11	
Gruppo SACE					1.154	
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti	1					1
Gruppo Poste Italiane	2					6
Eurofer	10	86			604	
Previndai		1			1.006	
TOTALE ALTRE PARTI CORRELATE	82	178	0	0	4.116	96

valori in migliaia di euro

Rapporti finanziari

Denominazione	31.12.2009				2009	
	Imm.ni Finanz.	Crediti e conti correnti	Debiti	Garanzie	Oneri	Proventi
Imprese controllate						
Cemat SpA					21	
Centostazioni SpA			1.373		60	3.000
Cisalpino AG				62.297		431
Fercredit SpA	23.750		178		619	6.064
Ferport Napoli Srl					1	1
Ferservizi SpA			101.053		986	3.322
FS Logistica SpA		49.800	4.579	8	42	399
FS Sistemi Urbani Srl	144.421		2.017		18	5
FS Telco Srl	135					
Grandi Stazioni SpA			7.113		334	7.200
Italcertifer ScpA					2	
Italferr SpA			95.793		1.248	17.023
Italia Logistica Srl				1.186		1
Metropark SpA			1.803		6	
Nord Est Terminal SpA in liquidazione					12	
Rete Ferroviaria Italiana SpA	1.784.334		564.294	390.042	23.384	83.592
Serfer Srl			1.313		25	125
SGT SpA					2	
Sita SpA			6.333		68	
Sogin Srl			21		6	
TAV SpA	1.041.671	300.320	34.977		15.684	65.280
Terminali Italia Srl		1.500				10
Trenitalia SpA	3.292.400	722.992		1.418.319	813	82.672
	6.286.711	1.074.612	820.847	1.871.852	43.331	269.125
Imprese collegate						
TSF SpA	0	0	5	0	110	2.806
Collegate di controllate						
Logistica SA	0	0	0	0	0	2
TOTALE CONTROLLATE E COLLEGATE	6.286.711	1.074.612	820.852	1.871.852	43.441	271.933
Altre parti correlate						
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti			1.826.004		77.234	
Gruppo Poste Italiane		2.764				14
TOTALE ALTRE PARTI CORRELATE	0	2.764	1.826.004	0	77.234	14

valori in migliaia di euro

Rapporti del Gruppo Ferrovie dello Stato con Parti Correlate

Rapporti commerciali

Denominazione	31.12.2009				2009	
	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Garanzie e Impegni	Costi	Ricavi
Altre parti correlate						
Gruppo CDDPP	2.089	45			46.334	10.170
Gruppo ENEL	6.366	26.496	2.245		69.842	5.935
Gruppo POSTE	12.545	5.123			3.735	11.397
Gruppo ANAS	5.848	1.790			28	5.297
Gruppo ENI	3.215	10.987	50		20.937	14.795
Gruppo Finmeccanica	423	66.528	32.003		100.459	1.240
Gruppo Fintecna		122			89	60
Gruppo Sace		2			1.154	
Istituto Poligrafico dello Stato	21	70			154	40
RAI SpA	106	5			1	84
Studiare Sviluppo Srl	110					118
Gruppo GSE	2.014	453			369.330	3.577
Gruppo Equitalia		149				
Gruppo Invitalia	72					26
ENAV SpA	371				5	740
EUR SpA		2				
Altri	286	4	3		13	207
APM	48	6.556			2.714	75
Consorzio Cotri	638	45.490			66.812	1.747
Eurofer	10	86			604	
Previndai		30			1.081	
Eurizon					54	
Airest SpA	1.318	878			150	1.867
Aeroporto di Venezia SpA	146	481			248	
SAVE Engineering SpA		82				
Manutencoop Facility Management SpA		89			206	
TOTALE	35.626	165.468	34.301	0	683.950	57.375

valori in migliaia di euro

Rapporti Finanziari

Denominazione	31.12.2009		2009		
	Crediti	Debiti	Garanzie e Impegni	Oneri	Proventi
Altre parti correlate					
Gruppo CDDPP		1.862.003	342.960	94.065	
Gruppo POSTE	2.764	2.022		204	14
Gruppo Finmeccanica		46			227
Gruppo Fintecna		70			15
APM		447		447	
Consorzio Cotri		617		617	
TOTALE	2.764	1.865.205	342.960	95.333	256

valori in migliaia di euro

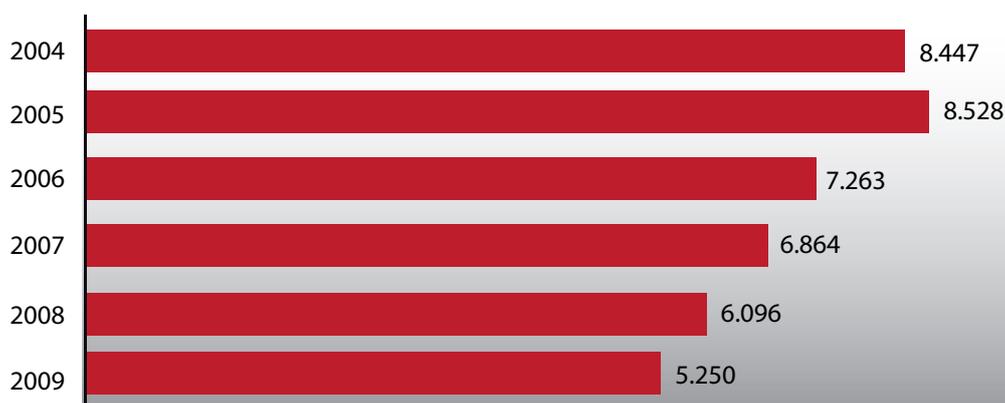


Investimenti

Il completamento dell'Alta Velocità fra Torino e Salerno, il potenziamento tecnologico dei Nodi metropolitani, il proseguimento del programma di Manutenzione Straordinaria della rete, l'acquisto e la ristrutturazione del materiale rotabile per il trasporto locale e l'Alta Velocità, la riqualificazione delle principali stazioni ferroviarie: sono queste le principali aree in cui, nel corso del 2009, ha trovato attuazione il Piano degli Investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato.

La spesa per investimenti complessivi realizzati dal Gruppo Ferrovie dello Stato nel corso del 2009 (5.250 milioni di euro¹) mostra una flessione (-13,9%) rispetto all'omologo volume realizzato nel 2008.

Investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato
(in milioni di euro)



In particolare, con riferimento agli investimenti tecnici, sono stati contabilizzati 3.707 milioni di euro per interventi legati all'infrastruttura, di cui 2.609 milioni di euro per la rete convenzionale, 1.098 milioni di euro per la rete Alta Velocità/Alta Capacità (TO-MI-NA), 1.007 milioni di euro, interamente coperti con mezzi propri, per interventi connessi al trasporto (di cui interventi di manutenzione di secondo livello 314 milioni di euro) e 86 milioni di euro per altri investimenti.

⁽¹⁾ Si precisa, al riguardo, che tale ammontare corrisponde al totale degli investimenti tecnici del periodo iscritti nei bilanci delle società del Gruppo (ivi compresa la Capogruppo), al lordo dei contributi in conto impianti ricevuti, rettificato come segue. Sono esclusi gli anticipi erogati a fronte delle opere da realizzare, mentre sono compresi:

- gli anticipi recuperati, in quanto corrispondenti a opere ormai realizzate;
- le rettifiche per adeguamento delle modalità di rilevazione contabile del *leasing* al principio internazionale IAS 17 (iscrizione dei beni acquisiti dal Gruppo in *leasing* fra le immobilizzazioni dello stato patrimoniale);
- altre rettifiche di consolidamento.



La composizione degli **investimenti infrastrutturali** risulta così articolata sulla Rete convenzionale:

- il 65% della spesa al mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e alle tecnologie, dedicando particolare impegno alla realizzazione di investimenti finalizzati all'innalzamento dei livelli di sicurezza e al miglioramento dell'efficienza della gestione della circolazione ferroviaria;
- il 35% della spesa alla realizzazione di opere relative ai grandi progetti di sviluppo infrastrutturale (ammodernamento e potenziamento di corridoi, aree metropolitane e bacini regionali).

Le principali attività negoziali avviate nel 2009 hanno riguardato:

- il potenziamento Tecnologico della linea Torino-Padova;
- il potenziamento infrastrutturale e l'Apparato Centrale Statico multistazione della tratta Voltri-Brignole;
- il raddoppio Bari S.Andrea-Bitetto sulla linea Bari-Taranto, e la stazione AV di Napoli;
- la realizzazione delle opere civili e del raddoppio Lunghezza-Guidonia;
- il nuovo fabbricato viaggiatori della stazione di Torino P.Susa;
- l'Apparato Centrale della stazione di Palermo Centrale;
- l'attrezzaggio tecnologico del Nodo Alta Velocità/Alta Capacità di Bologna;
- le opere civili e tecnologiche di 2ª fase della tratta Catania Ognina-Catania Centrale,
- l'Apparato Centrale Statico multistazione dal Bivio Orvieto Sud al Bivio Orvieto Nord della tratta Roma-Chiusi LL (Linea Lenta);
- le opere compensative del Nodo Alta Velocità/Alta Capacità di Roma;
- la nuova sottostazione elettrica di Torino Bramante e l'Apparato Centrale della stazione di Pisa;
- la realizzazione della nuova fermata Aeroporto di Cagliari Elmas.

Sono stati, inoltre, avviati i lavori sui seguenti progetti:

- ammodernamento della linea Chivasso-Aosta;
- collegamento della tratta Venezia Mestre-Aeroporto di Venezia;
- tratta Ronchi-Trieste e varianti della tratta Portogruaro-Ronchi sulla linea Venezia-Trieste;
- Apparato Centrale di Bari Parco Nord nell'ambito del Nodo di Bari.



Nella tabella seguente vengono evidenziati, distinti per tipologia di opera, i volumi delle attivazioni infrastrutturali 2009 e sono riportati, per confronto, anche gli analoghi dati riferiti ai due anni precedenti.

		2007	2008	2009
RETE ALTA VELOCITÀ/ALTA CAPACITÀ				
Nuove linee	n.	12	202	143
RETE CONVENZIONALE				
Nuove infrastrutture	km	138	80	63
Nuove linee	km	51	13	24
Raddoppi	km	87	67	35
Varianti	km	-	-	4
Ammodernamento linee	km	804	502	284
Elettrificazioni	km	20	-	-
Blocchi	km	784	502	284
Tecnologie di sicurezza	km	4.966	2.891	613
SCMT	km	1.939	965	29
SSC	km	2.394	1.416	10
SCC/CTC	km	633	309	432
ERTMS	km	-	201	142
Apparati di stazione	n.	50	43	32
ACEI	n.	39	33	16
ACC	n.	11	10	16
Soppressione passaggi a livello	n.	128	98	73
Automazione passaggi a livello	n.	16	11	10

RFI SpA, per la rete Alta Velocità, ha registrato, come già accennato, un volume di investimenti di 1.098 milioni di euro. Nel corso dell'anno è stato completato il collegamento AV dell'intero asse Torino-Salerno, grazie all'attivazione all'esercizio commerciale delle tratte Novara-Milano e Bologna-Firenze.

A fine 2009 il progetto Rete AV ha raggiunto un avanzamento contabile complessivo prossimo al 90%.

Sono di seguito descritte le principali attività di investimento che interessano le circa 2.300 stazioni, distribuite su tutta la rete e con una superficie complessiva di oltre 11 milioni di m², così suddivise: stazioni per l'AV, stazioni ricomprese nei *network* gestiti rispettivamente da Grandi Stazioni e Centostazioni, stazioni del *network* Pegasus, stazioni gestite direttamente da RFI SpA.

Con riferimento alle nuove stazioni per l'Alta Velocità si segnala:

- Torino Porta Susa - i lavori relativi all'interramento e al quadruplicamento hanno raggiunto un avanzamento del 70% ed è stato inoltre affidato l'appalto relativo al fabbricato viaggiatori;
- Reggio Emilia - è iniziata a febbraio la progettazione esecutiva della stazione a seguito della stipula del contratto d'Appalto Integrato per la progettazione esecutiva e la realizzazione;
- Bologna Centrale - l'avanzamento dei lavori ha raggiunto il 45% del totale, maturando un leggero ritardo per problematiche relative alla fase di *start-up* del progetto;
- Firenze Belfiore - sono ultimati i lavori relativi alle opere propedeutiche del Lotto 1, mentre sono in esecuzione,

per il medesimo Lotto, le attività relative allo scavalco e sono state avviate a maggio le opere propedeutiche del Lotto 2;

- Roma Tiburtina - sono in corso di realizzazione i lavori relativi alla stazione e alla prima fase del Fabbricato Viaggiatori;
- Napoli Afragola - è in corso la validazione della progettazione esecutiva redatta dall'appaltatore, a seguito del nuovo affidamento avvenuto a giugno, resosi necessario per effetto della rescissione del contratto con la precedente impresa appaltatrice;
- Fabbricato Viaggiatori Stazione Vesuvio Est - si è concluso il concorso internazionale di progettazione, ed è stato acquisito il progetto preliminare del fabbricato per il quale è prevista l'ultimazione della progettazione definitiva entro il 2010.

Per i lavori sulle stazioni gestite da Grandi Stazioni, e in particolare per i cantieri di Milano Centrale, Napoli Centrale e Torino Porta Nuova, che presentano un avanzato stato realizzativo, si segnala che il completamento è previsto ormai per il primo semestre del 2010.

Fra gli impianti del *network* Centostazioni si evidenzia che nell'anno sono stati completati i lavori sulle stazioni di Benevento, Lecco, Rimini, Savona, Siena e Sondrio.

Inoltre, per quanto riguarda lo sviluppo del programma relativo alle 101 stazioni del *network* Pegasus (piccole/medie stazioni nel Sud Italia), che prevede investimenti complessivi per circa 50 milioni di euro (di cui 1,9 milioni dalla Regione Sicilia), sono stati realizzati il 25% circa degli interventi e avviati impegni per circa il 7% del totale.

Sulle altre stazioni direttamente gestite da RFI SpA nel 2009 sono stati investiti 93,5 milioni di euro sia per interventi finalizzati alla sicurezza e all'adeguamento agli obblighi di legge delle aree con maggiore impatto sul pubblico (atrii, marciapiedi, pensiline, sottopassi, scale, rampe di accesso) sia nelle aree di interscambio e di accesso ai fabbricati viaggiatori. Particolare attenzione è stata inoltre posta, in accordo con quanto previsto dalla Carta dei Servizi, agli interventi per la sicurezza nelle stazioni (illuminazione e segnaletica) e per l'accessibilità alle strutture (ascensori, rampe di accesso, servizi igienici) da parte delle persone diversamente abili.

Per quanto riguarda gli **investimenti nell'ambito del trasporto** sono stati contabilizzati, come evidenziato precedentemente, circa 1.007 milioni di euro - interamente coperti con i mezzi societari -, destinati al miglioramento della qualità dei servizi offerti, all'adeguamento tecnologico dei mezzi, all'attrezzaggio degli impianti e ai sistemi informativi.



Gli investimenti hanno riguardato in particolare:

- acquisto di treni *Tilting* ETR 600 e prosecuzione degli interventi di politensionamento e *restyling* della flotta ETR 480 e 500 per la circolazione sulle nuove linee AV (11% del totale);
- riqualificazione dei rotabili destinati ai servizi di media/lunga percorrenza *intercity* e notte (15% del totale);
- rinnovo del parco attraverso l'introduzione di nuove locomotive E464 e altre iniziative di acquisto e di *revamping* per il miglioramento del servizio nei segmenti di trasporto metropolitano (nuove carrozze Vivalto, ristrutturazione di carrozze doppio piano), regionale e interregionale (ristrutturazione di carrozze piano ribassato) (32% del totale);
- completamento delle attività di omologazione per le nuove Loco E403, acquisizione dei nuovi carri "Megafret" e una serie di interventi di riqualificazione del parco locomotive e carri dedicati al trasporto merci (4% del totale);
- attrezzaggio di locomotive con il Sistema Tecnologico di Bordo che integra tutte le tecnologie di bordo treno (SCMT, SSC, GSM-R) con installazione, nell'anno, di 574 apparati (20% del totale);
- progetti di informatica, manutenzione e adeguamento tecnologico degli impianti di manutenzione rotabili e merci, ricerca e sviluppo (18% del totale).

Per quanto riguarda i rotabili, sono entrati in esercizio 55 locomotive, 195 tra carrozze e carri e 11 nuovi treni. Sono stati, invece, riconsegnati all'esercizio dopo interventi di ristrutturazione, 38 locomotive, 1.280 fra carrozze e carri e 24 treni, come dettagliato nella tabella seguente:

NUOVO MATERIALE

	n. mezzi
Locomotive	55
Regionale: E464	55
Carrozze/carri	195
Regionale: Vivalto	25
Logistica: carri (Megafret)	170
Treni	11
Nazionale Intern.le: ETR 600 <i>Tilting</i>	11

MATERIALE RISTRUTTURATO

	n. mezzi
Locomotive	38
Nazionale Internaz.le: E404	14
Regionale: <i>Upgrading</i> Locomotive	7
Logistica: E656	17
Carrozze/Carri	1280
Nazionale Internaz.le	86
Regionale	1001
Logistica	193
Treni	24
Naz.le Internaz.le: ETR 480/500 per AV	8
Regionale: TAF	16

Le altre società del Gruppo (Grandi Stazioni, Centostazioni, Sita, Italferr, Ferservizi, e Ferrovie dello Stato SpA) hanno realizzato complessivamente, sempre come già accennato, investimenti per circa 86 milioni di euro, prevalentemente destinati a riqualificazione/potenziamento delle stazioni e del patrimonio immobiliare, sviluppo del parco per il trasporto su gomma e incremento della dotazione informatica a supporto dei processi aziendali.

Finanziamento degli investimenti

Nel percorso di risanamento avviato alla fine del 2006 si inserisce l'impegno tecnico e finanziario del Gruppo Ferrovie dello Stato che ha permesso di garantire, pur in presenza di scarsità di risorse pubbliche, il rigore nella selettività degli interventi e il rispetto delle principali priorità definite nelle linee strategiche. Particolare rilievo rivestono, in tal senso:

- il piano per il trasporto regionale, con investimenti pianificati e in parte già autorizzati per oltre 2 miliardi di euro (di cui 500 milioni di euro provenienti da risorse statali), resi possibili grazie alla sottoscrizione con le Regioni di Contratti di Servizio di durata pluriennale certa e con corrispettivi adeguati al livello e alla qualità delle prestazioni effettuate richieste dalla committenza pubblica;
- l'avvio del percorso di acquisto di 50 convogli AV di nuova generazione, per un costo complessivo a vita intera di 1,2 miliardi di euro, per il quale a novembre 2009 è stato varato il bando di gara pubblica;
- l'approvazione, più avanti descritta, da parte del Cipe del progetto definitivo della galleria di base del Brennero (asse Monaco-Verona).

Sull'infrastruttura prosegue l'esecuzione degli interventi, previsti nella Tabella A - "Opere in Corso" del Contratto di Programma 2007-2011, Parte Investimenti sottoscritto fra il Gestore dell'Infrastruttura e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dotati di coperture finanziarie e per i quali RFI SpA è autorizzata a prendere impegni. Come regolato dal dettato contrattuale (art. 3, comma 2), ogni anno deve essere definita l'eventuale modifica dei contenuti delle relative Tabelle, anche in considerazione delle risorse rese disponibili dalla Legge Finanziaria, dalle leggi a essa collegate e da altre fonti. La definizione dell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma non si è conclusa in corso d'anno, per effetto delle tempistiche necessarie a definire con i Ministeri competenti alcuni aspetti rilevanti in tema di programmazione delle opere e corrispondenti modalità di finanziamento.

Il 24 luglio RFI SpA ha trasmesso al MIT lo schema di aggiornamento 2009 del CdP 2007-2011, Parte investimenti per il relativo perfezionamento che prevede, ai sensi dell'art. 1 della Legge n. 228 del 1993, che venga successivamente sottoposto al parere del Cipe nonché alle Commissioni permanenti della Camera e del Senato.

I principali contenuti dell'aggiornamento 2009 hanno riguardato:

- il recepimento del defianziamento, pari a 3.561 milioni di euro, operato con la L. 203/2008 (Finanziaria 2009) sulle risorse di cassa del triennio 2009-11 già iscritte nella tabella F della Legge Finanziaria 2008;
- la destinazione delle risorse previste dal d.l. 185/2008 e, segnatamente, la quota parte spettante ad RFI SpA del fondo (art. 25, comma 1), pari a 960 milioni di euro per l'anno 2009, istituito per gli investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato e dei contributi quindicennali (art. 21, comma 1) finalizzati alla prosecuzione degli interventi previsti dalla L. 443/2001 (cosiddetta Legge Obiettivo);
- le prescrizioni del Cipe che, con delibera n. 10 del 6 marzo 2009, ha definito il criterio per l'applicazione del defianziamento delle risorse invitando a ridurre prioritariamente le disponibilità finanziarie per interventi inseriti nelle Tabelle programmatiche (Tab. B, C e D) non ancora impegnate con atti negoziali verso terzi, e a ridurre, se necessario, anche le disponibilità finanziarie per le opere incluse nella Tabella A - "Opere in corso". Secondo la stessa delibera, oltre al defianziamento di 3.561 milioni di euro (come sopra richiamato) va considerato anche il disposto del d.l. 10 novembre 2008, n. 180 (convertito con la L. 1/2009), che ha determinato una ulteriore riduzione di 25 milioni di euro¹, portando così il defianziamento complessivo a 3.586 milioni di euro;
- le disposizioni del d.l. 39/2009 (convertito in L.77/2009) che prevedono di destinare fino a 100 milioni di euro a interventi sulle reti ferroviarie, funzionali alla ricostruzione nei territori della regione Abruzzo colpiti dagli eventi sismici del 6 aprile 2009.

Da segnalare, inoltre, che:

- nella seduta del 26 giugno il Cipe - con la delibera di presa d'atto del "Piano delle opere prioritarie 2009" proposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - ha confermato l'entità delle risorse individuate nella se-

⁽¹⁾ È inoltre da rilevare che, rispetto a quanto indicato dal Cipe, al defianziamento devono essere aggiunti ulteriori 32 milioni di euro per gli effetti del d.p.c.m. dell'11 settembre 2008 che varia la disponibilità dei fondi bloccati per l'anno 2007 ai sensi dell'art. 1, comma 758 della Finanziaria 2007, il che porta a un defianziamento complessivo per gli investimenti della rete convenzionale pari a 3.618 milioni di euro.



duta del 6 marzo 2009 presentando, fra l'altro, l'articolazione degli investimenti da finanziare con contributi di Legge Obiettivo (1.317 milioni di euro) e Fondi FAS (1.248 milioni di euro). Il quadro degli interventi sottoposti all'approvazione del Cipe è stato successivamente riportato nell'Allegato Infrastrutture al Documento di Programmazione Economico-Finanziaria (DPEF) per gli anni 2010-2013, approvato nella seduta del 15 luglio 2009;

- con delibera n.71 del 31 luglio il Cipe ha approvato il progetto definitivo della Galleria di base del Brennero, sull'asse ferroviario Monaco-Verona, per un costo complessivo di parte italiana pari a 3.575 milioni di euro; nella stessa seduta è stato approvato anche il progetto definitivo della tratta ad Alta Velocità ferroviaria Treviglio-Brescia (linea Milano-Verona), per un costo complessivo pari a 2.050 milioni di euro e un'assegnazione di 950 milioni di euro in aggiunta a quanto già disponibile sul progetto (181 milioni di euro) per l'avvio di un 1° Lotto costruttivo non funzionale;
- nella seduta del 6 novembre 2009 il Cipe ha approvato il primo Lotto costruttivo non funzionale della linea Alta Velocità/Alta Capacità Milano-Genova, Terzo Valico dei Giovi, con un'assegnazione complessiva di 500 milioni di euro, di cui 400 milioni di euro a valere su risorse di Legge Obiettivo e 100 milioni di euro su risorse del Fondo Infrastrutture;
- nella seduta del 17 dicembre successivo il Cipe ha assegnato 117 milioni di euro a RFI SpA quale quota di competenza per la sottoscrizione dell'aumento di capitale della società Stretto di Messina SpA. Si segnala inoltre che, con delibera n. 77 del 31 luglio, il soggetto aggiudicatore della "variante di Cannitello", indicato in RFI SpA con la delibera n. 83/2006, viene ora individuato nella Stretto di Messina SpA, in quanto l'intervento è connesso e complementare al progetto del Ponte sullo Stretto la cui realizzazione è stata affidata al Contraente Generale con contratto stipulato in data 27 marzo 2006.

Per quanto riguarda Trenitalia, prosegue il piano degli investimenti finalizzato a sostenere la crescita dei volumi di traffico AV e, nei nodi metropolitani, a rinnovare la flotta con l'obiettivo di rendere il parco mezzi adatto alle specifiche esigenze - in particolare del trasporto di media e breve distanza - migliorando il *comfort*, incrementando l'efficienza operativa e innalzando l'affidabilità tecnica. Da segnalare l'avvio di progetti connessi agli impianti di manutenzione, finalizzati al riordino del relativo reticolo.

Focus sul Contratto di Programma Parte Servizi

Nel corso dell'anno 2009 l'iter approvativo per la definizione dello schema del Contratto di Programma parte servizi con le competenti strutture del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e del Ministero dell'Economia e delle Finanze non si è ancora concluso; tuttavia nel secondo semestre 2009 si sono intensificati gli incontri con i Ministeri competenti che hanno portato alla definizione di uno schema contrattuale trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti in data 18 dicembre 2009.

L'ammontare del corrispettivo, definito nello schema di Contratto di Programma, parte servizi, nel quale le prestazioni rese dal Gestore dell'infrastruttura nazionale sono assoggettate al regime Iva del 10%, per l'anno 2010 ammonta a 1.254 milioni di euro Iva compresa.

Si segnala come, per l'anno 2010, lo stanziamento previsto per la società, iscritto sul capitolo 1541 del Bilancio Previsionale dello Stato, ammonti a 975 milioni di euro.

Attività di Ricerca e Sviluppo

Il volume di spesa del Gruppo per investimenti in ricerca e sviluppo nel 2009 è stato pari a 26 milioni di euro, di cui 25 milioni a carico RFI SpA (30 milioni, di cui 29 di RFI SpA a fine 2008).

Ricerca e sviluppo	2008			2009			D 2009 vs 2008		
	RFI	Trenitalia	Totale	RFI	Trenitalia	Totale	RFI	Trenitalia	Totale
Tecnologie per la sicurezza	17,2	0,2	17,4	16,0	0,4	16,4	(1,2)	0,2	(1,0)
Diagnostica innovativa	10,1	0,5	10,6	8,2	0,2	8,4	(1,9)	(0,3)	(2,2)
Studi e sperimentazioni di nuovi componenti e sistemi	1,6	0,1	1,7	1,2	0,2	1,4	(0,4)	0,1	(0,3)
Eco-compatibilità ambientale	-	0,2	0,2	-	0,1	0,1	-	(0,1)	(0,1)
Altro	-	0,1	0,1	-	-	-	-	(0,1)	(0,1)
TOTALE	28,9	1,1	30,0	25,4	0,9	26,3	(3,5)	(0,2)	(3,7)

valori in milioni di euro

La tabella riporta l'ammontare della spesa 2009 ripartita tra le principali aree di investimento ed evidenzia come circa il 63% sia destinato ad attività relative alle tecnologie per la sicurezza della circolazione e il 32% alla diagnostica per il controllo dell'efficienza della rete e del materiale rotabile. La leggera flessione rispetto all'esercizio precedente, è dovuta essenzialmente all'avanzato stato realizzativo dei programmi SCMT ed SSC.

Trenitalia ha proseguito nello sviluppo di simulatori di guida per l'addestramento del personale di condotta, di Sistemi di Diagnostica Innovativa, di Aerodinamica dei profili AV e di interazione ruota-rotaia.

Per quanto concerne RFI SpA, ancora, le principali iniziative svolte nel corso del 2009 hanno riguardato principalmente attività di supporto tecnico nella valutazione, omologazione e miglioramento dei sistemi per il controllo della marcia dei treni (segnatamente SCMT -Sistema Controllo Marcia Treno e SSC - Sistema Supporto alla Condotta) destinati alle linee principali e secondarie della rete tradizionale, oltre al sistema di trasmissione radio GSM-R e al sistema ERTMS (European Rail Traffic Management System), quest'ultimo utilizzato sulla rete AV.

Sono proseguiti inoltre gli studi e le sperimentazioni sui componenti dei sottosistemi di terra e bordo anche finalizzati all'omologazione di apparati innovativi, come pure i test per l'implementazione di funzionalità aggiuntive e per l'integrazione fra i diversi sistemi di sicurezza esistenti. Sono state inoltre portate avanti le attività di sviluppo del progetto "Caronte", un prototipo di rotabile utilizzato per l'integrazione delle funzioni di diagnostica con le tecnologie SSC e GSM-R.

Sono state ulteriormente portate avanti le attività di supporto alla messa in esercizio delle nuove linee AV (Bologna-Firenze, Novara-Milano, e Gricignano-Napoli) nonché quelle di monitoraggio, verifica e sperimentazione attraverso l'impiego dei treni prova Y1e Y2.

Nel corso del 2009 sono infine terminate le attività di sperimentazione e omologazione relative ai componenti innovativi del sistema ferroviario (SCMT-INFILL, segnali a led).

Azioni proprie della Capogruppo

Al 31 dicembre 2009, Ferrovie dello Stato SpA non possiede azioni proprie, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona, così come, nel corso dell'esercizio 2009, la stessa non ha acquistato o alienato azioni proprie, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona.



Indagini e procedimenti giudiziari

In relazione alle indagini e ai procedimenti giudiziari di maggior rilievo avviati nel tempo da alcune Procure nei confronti di ex rappresentanti di società del Gruppo si conferma che, a tutt'oggi, non sono emersi elementi che possano far ritenere che le società stesse o il Gruppo siano esposti a passività o a perdite né, comunque, elementi tali che possano apprezzabilmente interessare la loro posizione patrimoniale, economica e finanziaria e, pertanto, non sono stati effettuati accantonamenti nel Bilancio Consolidato. Ricorrendone le circostanze, le società coinvolte si sono costituite parte civile.

Di seguito si segnalano i procedimenti e le indagini giudiziarie di rilievo tuttora pendenti, considerando gli sviluppi avuti nel corso dell'esercizio 2009.

- In relazione al procedimento penale n. 1988/96 R.G.N.R., pendente innanzi al Tribunale di Perugia nei confronti, tra gli altri, di un ex Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni, alle udienze del 15 aprile, 8 giugno 2009 e 28 settembre 2009, sono stati ascoltati i testi della difesa. Alla successiva udienza del 21 dicembre 2009, su richiesta dei difensori degli imputati, il Tribunale di Perugia ha disposto ulteriori acquisizioni documentali. Il processo è stato rinviato al 1° giugno 2010;
- in merito alla gara per l'affidamento dei servizi ICT (*Information Communication Technology*) in *outsourcing*, svolta da Ferrovie dello Stato SpA, si evidenzia che la Guardia di Finanza - nell'ambito del procedimento penale n. 21576/09 R.G.N.R. - ha richiesto e ottenuto, a più riprese (nei mesi di aprile e maggio 2009), ulteriore documentazione;
- nell'ambito del procedimento penale n. 40246/06 R.G.N.R. pendente innanzi al Tribunale di Napoli relativamente alla emergenza rifiuti in Campania, nell'ambito del quale è stato disposto il rinvio a giudizio, tra gli altri, dell'Amministratore Delegato pro- tempore e di un dirigente della ex Ecolog SpA, all'udienza del 16 dicembre 2009, proveniente da altri rinvii, il Tribunale di Napoli, rilevata l'incompetenza territoriale per ragioni di connessione con un altro procedimento, ha trasmesso gli atti alla Procura della Repubblica di Roma;
- con riguardo al procedimento penale n. 1525/08 R.G.N.R., pendente innanzi al Tribunale di Trani per i reati di omicidio colposo aggravato e lesioni colpose gravi contestati, tra gli altri, al legale rappresentante e a un dirigente di FS Logistica - *Business Unit Cargo Chemical*, per il decesso di cinque lavoratori (un sesto ha riportato lesioni permanenti) dipendenti della Truck Center sas, cagionato dalle esalazioni di zolfo liberato all'interno di un *tank container*, in data 26 ottobre 2009 si è definito, con sentenza di condanna, il procedimento penale. Il Giudice ha condannato i predetti imputati per reati di omicidio colposo aggravato (art. 589, commi 1,2,3 c.p.) e di lesioni colpose gravi (art. 590, commi 1 e 2, c.p.), a quattro anni di reclusione e alla pena accessoria della interdizione dai pubblici uffici, per una durata di cinque anni. Il rappresentante di FS Logistica è stato altresì interdetto, per la durata di quattro anni, dall'esercizio dell'ufficio di amministratore, sindaco, liquidatore, direttore generale e dirigente preposto alla redazione di documenti contabili societari, come pure all'esercizio di ogni altro ufficio con potere di rappresentanza, relativamente a persone giuridiche o imprese.

Merita di rilevare che con la sentenza in argomento sono state condannate, per l'illecito amministrativo dipendente da reato, ai sensi dell'art. 25 septies del d.lgs 231/2001:

- alla sanzione amministrativa di 1.400 mila euro, FS Logistica SpA;
- alla sanzione di 400 mila euro La Cinque Biotrans sas (società appaltatrice la pulitura di cisterne);
- e, parimenti, alla sanzione di 400 mila euro la Truck Center sas (datrice del lavoro degli operai deceduti).

La compagnia assicurativa sta trattando la definizione dei danni patiti dalle parti civili costituite, in favore delle quali sono state riconosciute provvisoriamente in sentenza. Si evidenzia che le sanzioni e le pene irrogate diventeranno esecutive al passaggio in giudicato della sentenza;

- per quanto riguarda il procedimento giudiziario in corso che coinvolge i legali rappresentanti di Trenitalia (Procedimento n. 550/06 R.G.N.R. della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Arezzo), il cui reato ipotizzato era quello previsto dall'art. 40 comma 1° lettera b del D.Lgs. n. 504/1995 con il quale viene sanzionato chiunque sottrae oli minerali all'accertamento o al pagamento dell'accisa, si è definito in data 17 dicembre 2009 con sentenza di non luogo a procedere per intervenuta prescrizione;
- per quanto riguarda invece il procedimento 4541/2007 R.G.N.R. - 1093/2009 R.G. GIP della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Novara, aperto a seguito dell'infortunio mortale occorso il 26 ottobre 2007, avvenuto presso il Centro Intermodale Merci, gestito dalla Eurogateway Srl e allacciato allo scalo ferroviario di Novara Boschetto, alla società Trenitalia è stato contestato l'illecito amministrativo di cui all'articolo 25 septies,

comma secondo del D.Lgs. n. 231/2001 "...non avendo adottato ed efficientemente attuato modelli di organizzazione e di gestione atti a prevenire reati della stessa specie di quello accaduto ...". Tale procedimento è entrato nella fase dell'udienza preliminare;

- riguardo i procedimenti penali n. 20027/99 R.G.N.R. e 18891/99 R.G.N.R., pendenti innanzi al Tribunale di Bologna per esposizione ad amianto nelle Officine Grandi Riparazioni, coinvolgenti diversi ex dipendenti e dirigenti di RFI SpA, sono stati conclusi accordi transattivi con tutte le parti offese. Con riferimento alle indagini e procedimenti penali in corso, non si sono rilevati elementi che possano indurre a ritenere che il Gruppo sia esposto a significative passività,
- in merito all'incidente del 2 ottobre 2008 presso il cantiere di Firenze Castello è stato aperto il procedimento penale 18772/2008 presso la Procura di Firenze che allo stato si trova nella fase delle indagini preliminari. Per la difesa di RFI SpA - iscritta nel registro degli indagati ai sensi del D.Lgs. n. 231/01 e successive integrazioni - è stato nominato in data 23 febbraio 2009 l'avvocato difensore. Relativamente a tale procedimento la società è coperta dagli eventuali oneri che potrebbero manifestarsi da idonee polizze assicurative;
- in relazione all'investimento di un dipendente dell'ATI CLF mandataria dei lavori avvenuto sul cantiere di Milano Rho Cèrtosa in data 6 marzo 2008, risulta pendente presso la Procura di Milano il procedimento Penale 9592/2008 R.G.N.R. ed RFI SpA, indagata ai sensi del D. Lgs. 231/01. A seguito dell'Ordinanza di esibizione della documentazione notificata in data 21 maggio 2009, RFI SpA ha nominato il proprio avvocato difensore in data 11 giugno 2009;
- in relazione al procedimento penale avanti il Tribunale di Frosinone avviato a seguito di una indagine presso la Procura della Repubblica di Frosinone a carico di un ex Amministratore nonché di esponenti del *General Contractor* IRICAV UNO, della consorziata Italstrade e della Ditta Pegaso, concernente una ipotesi di lesioni colpose ai danni di un privato in connessione con la fase esecutiva dei lavori della tratta Alta Velocità/Alta Capacità Roma-Napoli, non sono pervenuti aggiornamenti sugli sviluppi del giudizio;
- in data 16 gennaio 2009 è stato redatto presso la sede legale di TAV il "Verbale di Polizia Giudiziaria" dalla Guardia di Finanza, I Gruppo Roma. In tale Verbale si evidenzia che a seguito del sequestro da parte della Guardia di Finanza di Capua di un'area in località San Tammaro (CE) di circa 3.168 mq per violazione all'art. 256 (attività di gestione di rifiuti non autorizzata), comma 3 del D.Lgs. nr. 152/2006, è stato acceso presso la Procura della Repubblica di Santa Maria Capua Vetere un procedimento penale; da successivi accertamenti della Polizia Giudiziaria è stato appurato inoltre che tale area include due particelle di cui la TAV risulta proprietaria. Premesso quanto sopra, la Guardia di Finanza ha proceduto alla notifica nei confronti del legale rappresentante di quest'ultima società del Decreto di sequestro preventivo emesso in data 13 ottobre 2008 dal G.I.P. del Tribunale di Santa Maria Capua Vetere, dell'informazione di garanzia ex art. 369 c.p.p. emessa in data 21 ottobre 2008 dal P.M. e del Verbale di sequestro ex art 354 redatto in data 03 ottobre 2008 dalla Guardia di Finanza di Capua. Con separato atto si è proceduto a redigere nei confronti del legale rappresentante di TAV verbale di identificazione, elezione del domicilio e nomina del difensore di fiducia, in quanto persona indagata nel predetto procedimento penale.
- In data 8 gennaio 2010 è pervenuto a TAV ordine di esibizione da parte della Procura della Repubblica di Torino di una serie di documenti con riferimento ai lavori effettuati sulla sub-tratta Torino-Novara, lotti A2 e A3. In particolare la documentazione richiesta riguarda i subappalti affidati dal Consorzio esecutore CAVTOMI a due società consortili, Agognate e Briandrate e, in tale ambito, il rapporto intercorrente tra le predette società consortili e una delle consorziate, la Cogeferr SpA. Per la medesima fattispecie Italferr ha ricevuto un analogo ordine di esibizione proveniente dalla medesima Procura.
- in merito all'incidente mortale a un dipendente di un'impresa subappaltatrice di Grandi Stazioni SpA, avvenuto a dicembre 2008 nel corso dei lavori di riqualificazione della Stazione di Napoli Centrale, il procedimento penale è proseguito con il rinvio a giudizio di soggetti operanti nell'ambito delle imprese esecutrici dei lavori, restando pertanto escluso qualsiasi profilo di responsabilità in capo alla società Grandi Stazioni.

Altri procedimenti

Sconto ex DM. 44T/2000

In coerenza con le prescrizioni del DM. 92T/2007, lo sconto è venuto meno dal 1 gennaio 2006.

Con delibera del 18 settembre 2007, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha avviato un'istruttoria finalizzata all'accertamento di un presunto abuso di posizione dominante, in violazione dell'art. 82 del Trattato CE, da parte di Ferrovie dello Stato SpA e di Rete Ferroviaria Italiana SpA

L'Autorità, in data 13 novembre 2008, ha accettato gli impegni proposti dalle Società, rendendoli obbligatori e chiudendo pertanto il procedimento senza l'accertamento della presunta infrazione.

L'istruttoria era stata avviata al fine di accertare la portata anticoncorrenziale di alcuni comportamenti posti in essere da Rete Ferroviaria italiana SpA e da Ferrovie dello Stato SpA che riguardavano in particolare la revoca della concessione di taluni sconti alle imprese ferroviarie (cd. sconti K2) a partire da giugno 2004, nonché la decisione di avere in restituzione le somme che le imprese ferroviarie (Rail Traction Company SpA, Nord Cargo Srl, Railion Italia Srl e SBB Cargo Italia Srl) si erano autoridotte a titolo di sconto per l'intero periodo 2004-2006, pena la risoluzione del contratto di accesso alla rete.

Gli impegni accettati dall'Autorità consentivano alle imprese ferroviarie, attive nel settore e interessate alla corresponsione dello sconto K2 negli anni 2004-2007, la scelta, che doveva però essere unanime, tra due opzioni. La prima opzione prevedeva un indennizzo diretto forfetario di 5,7 milioni di euro condizionato alla rinuncia tombale da parte delle imprese ferroviarie al contenzioso amministrativo pendente dinanzi al TAR Lazio per l'annullamento del DM 92T/2007.

La seconda opzione si basava essenzialmente sull'impegno di RFI SpA di fornire a titolo gratuito alle imprese ferroviarie contributi di natura tecnica e servizi di ingegneria finalizzati all'omologazione di rotabili "teste di serie" per la circolazione ad agente unico e/o il rimborso dei costi di attrezzaggio già sostenuti e delle penali per il recesso dai contratti già stipulati con fornitori terzi prima della presentazione degli impegni; il tutto fino a concorrenza di un valore pari a 5 milioni di euro e senza rinuncia al contenzioso.

A seguito della comunicazione di Rail Traction Company SpA di non avvalersi della prima opzione, si è resa automaticamente efficace la seconda opzione.

Le imprese ferroviarie sono state pertanto invitate da RFI SpA a presentare le autocertificazioni previste dagli impegni al fine di poter quantificare l'eventuale rimborso (l'impegno prevedeva peraltro che, in caso di dubbio, le autocertificazioni trasmesse dalle imprese ferroviarie sarebbero state soggette ad *auditing* da parte di un terzo prestatore di servizi indipendente).

Nel corso dell'interlocuzione con le imprese ferroviarie avvenuta dopo la presentazione delle autocertificazioni in data 26 gennaio 2009 è emersa l'incompletezza e l'incoerenza -rispetto ai requisiti contemplati nella versione degli impegni approvata dall'AGCM- della quasi totalità della documentazione ricevuta, per tre ordini di motivi: i) erroneo riferimento a servizi di noleggio; ii) omissione della data di conclusione dei singoli contratti; iii) presenza di voci di costo del tutto improprie.

Sebbene le imprese ferroviarie avessero contestato tale lettura, con comunicazione dello scorso 27 ottobre l'AGCM ha: i) confermato che il testo degli impegni presentato da RFI SpA e reso obbligatorio dall'Autorità non prevede il riconoscimento dei costi relativi ai locomotori "noleggiati" dalle imprese ferroviarie; ii) invitato RFI SpA a nominare, entro il 20 novembre p.v., il soggetto terzo a cui conferire mandato a svolgere attività di *auditing* riguardo i costi autocertificati relativi ai locomotori "non noleggiati".

RFI SpA ha già nominato l'*auditor* dando avvio alle relative attività di verifica.

In data 23 dicembre 2009, Rail Traction Company S.p.A, Nord Cargo Srl, DB Schenker Rail Italia Srl e SBB Cargo Italia Srl hanno proposto ricorso innanzi al TAR Lazio per l'annullamento e/o riforma del suddetto provvedimento "confermativo" dell'Autorità del 27 ottobre 2009 nonché di tutti gli altri atti presupposti, connessi e consequenziali.

Procedimento AGCM:

Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV)/RFI SpA-Ferrovie dello Stato SpA

Come segnalato nel bilancio chiuso al 31 dicembre 2008, con delibera del 2 ottobre 2008 l'Autorità ha avviato un procedimento ex art. 82 del Trattato CE, finalizzato all'accertamento di un possibile abuso di posizione dominante da parte di Ferrovie dello Stato SpA e di RFI SpA consistente in un presunto comportamento dilatorio delle società alla richiesta di NTV di accesso e utilizzo del Centro di manutenzione e delle infrastrutture tecniche costituenti l'Impianto Dinamico Polifunzionale (IDP) del Nodo di Napoli, nonché degli spazi nei fabbricati viaggiatori.

L'AGCM ha notificato ad RFI SpA il 3 novembre 2009 i due provvedimenti che hanno chiuso favorevolmente per Ferrovie dello Stato e Rete Ferroviaria Italiana il procedimento aperto nei loro confronti per abuso di posizione dominante.

Con il primo dei due provvedimenti l'Autorità, accettando gli impegni presentati da RFI SpA sull'IDP di Napoli, ha chiuso positivamente il procedimento nei confronti di Ferrovie dello Stato SpA e RFI SpA, senza accertare infrazioni, ai sensi dell'art. 14-ter della Legge n. 287/90. Gli impegni prevedono la messa a disposizione di NTV da parte di RFI SpA dell'area alternativa e limitrofa all'IDP di Napoli denominata "Fascia Traccia Alto" sulla base di condizioni economiche improntate a criteri oggettivi e tali da assicurare un'effettiva e sostanziale parità di trattamento a eventuali altri soggetti interessati.

Con il secondo provvedimento l'Autorità, accertando che Ferrovie dello Stato SpA e RFI SpA non hanno posto in essere alcuna violazione delle norme antitrust, ha chiuso l'istruttoria relativa alla richiesta di accesso agli spazi nelle stazioni ferroviarie passeggeri.

Sulla base delle evidenze raccolte, l'Autorità ha quindi potuto accertare che Ferrovie dello Stato SpA ed RFI SpA non si sono rese responsabili di alcuna condotta dilatoria o discriminatoria nei confronti di NTV.



Interventi/trasferimenti per il Gruppo di risorse pubbliche di competenza del 2009

	Ferrovie dello Stato	RFI	Trenitalia	TAV	Sita	FS Logistica	Cemat	Tevere TPL	Italcontainer	Serfer	SGT	Totale
Contributi in conto esercizio												
Contratto di Programma		849.274										849.274
Altri dallo Stato	1.725	74.408	18.212			282						94.626
Contributi Unione Europea	98	184	293				432		11			1.016
Da Enti pubblici territoriali		31			11.794							11.826
Contributi diversi da altri					0		1.901	3.347		60	10	5.317
Contributi in c/investimento												0
Da Stato		3.915.770		857.413		0						4.773.183
Da Enti pubblici territoriali		113.597	35.872		1.866							151.335
Contributi Unione Europea		149.300	0	14.727								164.027
TOTALE	1.823	5.102.564	54.377	872.140	13.660	282	2.332	3.347	11	60	10	6.050.605

valori in migliaia di euro

Decreto legislativo 231/2001

Il vigente Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo definito per gli effetti di cui al D.Lgs. n. 231/2001 è stato aggiornato, ripresentato e approvato il 17 dicembre 2009 dal Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato SpA, a fronte di varianti sopraggiunte nella normativa di legge e nell'assetto organizzativo interno.

L'originario Modello Organizzativo di Ferrovie dello Stato SpA di riferimento, approvato il 12 dicembre 2003 e la cui rivisitazione era in corso da tempo, è stato rivisto in quanto superato principalmente sotto i seguenti diversi profili:

- per l'impostazione (perché le aree di rischio individuate erano associate alle strutture organizzative e non ai processi aziendali);
- perché i contenuti non avevano una vera e propria valenza formativa e di sensibilizzazione nei confronti del personale privo di particolari competenze giuridiche;
- perché sottendeva una concezione dell'Organismo di Vigilanza come controllore di primo livello sui processi aziendali inducendo, tra le altre cose, un senso di deresponsabilizzazione del *management* operativo (che invece - prima di ogni altro - deve esercitare il controllo sul personale a riporto);
- perché non aggiornato rispetto ai reati individuati dal legislatore nell'ambito della normativa di riferimento dal dicembre 2003 in avanti.

Decreto legislativo 196/2003

Come previsto dal Punto 19 dell'Allegato B "Disciplinare Tecnico in Materia di Misure Minime di Sicurezza" al Decreto Legislativo 30 giugno 2003 n. 196 "Codice in materia di protezione dei dati personali", Ferrovie dello Stato SpA ha provveduto a redigere il Documento Programmatico sulla Sicurezza nel quale sono descritti:

- l'elenco dei trattamenti dei dati personali;
- i ruoli e le responsabilità delle strutture preposte al trattamento dei dati;
- i risultati dell'analisi dei rischi;
- le misure di sicurezza adottate;
- la formazione del personale in materia;
- il piano degli interventi.

Legge 262/05

Come indicato nelle Relazioni sulla Gestione ai bilanci 2007 e 2008, a seguito di specifica indicazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze, nell'ottica dell'adozione di sistemi di *governance* sempre più evoluti ed equiparati a quelli delle società quotate, è stata introdotta la figura di cui alla Legge n. 262/05 del "Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari" di Ferrovie dello Stato SpA, con modifica dello Statuto Sociale deliberata dall'Assemblea degli Azionisti il 27 aprile 2007.

Il Dirigente Preposto di Ferrovie dello Stato SpA è stato nominato dal Consiglio di Amministrazione del 26 ottobre 2007.

Nell'arco del triennio di mandato appena trascorso il Dirigente Preposto ha definito e implementato il modello di gestione della *compliance* alla Legge n. 262 per il Gruppo Ferrovie dello Stato seguendo un approccio basato sulle *best practice* di riferimento e in particolare sul *Co.S.O. Framework*.

Il sistema disegnato prevede la formalizzazione e il continuo aggiornamento di apposite procedure amministrativo-contabili con la definizione dei ruoli e delle relative responsabilità in termini di controlli atti a ridurre i rischi di errore sull'informativa finanziaria. Alla data della presente relazione risultano emanate oltre 200 procedure di controllo.

La verifica dell'efficacia del sistema dei controlli posti a presidio dei rischi con impatto rilevante sull'informativa economico-finanziaria avviene annualmente attraverso un'attività di *testing* che si basa su metodologie di *audit* ed è svolta da un *team* specialista a supporto del Dirigente Preposto.

In considerazione della complessità e capillarità del Gruppo, in termini di attori e di processi coinvolti, e per un rafforzamento e una migliore efficacia nell'applicazione della norma, il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato ha ritenuto opportuno promuovere la nomina dei Dirigenti Preposti anche nelle principali società controllate. Risultano istituiti i Dirigenti Preposti nelle seguenti realtà societarie: RFI SpA, Trenitalia SpA, Sita SpA, Sogin Srl, Grandi Stazioni SpA, Centostazioni SpA, FS Logistica SpA.

I Dirigenti Preposti citati, a firma congiunta con gli Amministratori Delegati di società, attestano annualmente, sulla base di un modello di attestazione che riflette sostanzialmente quello previsto dalla regolamentazione Consob in attuazione della Legge n. 262:

- l'adeguatezza delle procedure amministrativo-contabili per la formazione del bilancio d'esercizio e l'effettiva applicazione delle stesse nel corso del periodo di riferimento (mettendo in evidenza eventuali aspetti di rilievo emersi);
- la corrispondenza del bilancio d'esercizio alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
- la conformità del bilancio medesimo alle norme di legge e ai principi contabili e l'idoneità a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria della società.

Analoga attestazione è rilasciata sul bilancio consolidato del Gruppo e sul bilancio d'esercizio di Ferrovie dello Stato da parte del Dirigente Preposto ed Amministratore Delegato della Capogruppo.



Da segnalare, infine, a completamento delle principali caratteristiche del modello di gestione della 262 che la Capogruppo ha disposto per tutte le società controllate, senza Dirigente Preposto, che le situazioni contabili annuali, siano accompagnate da un'attestazione interna (con contenuto simile alle precedenti attestazioni citate) scritta e firmata dai rappresentanti legali e responsabili amministrativi delle entità indicate.

Come si evince l'attività svolta nell'arco del triennio appena concluso, a partire dalla data di nomina del Dirigente Preposto di Ferrovie dello Stato SpA, ha permesso di rafforzare il sistema di controllo interno relativo all'informativa finanziaria all'interno del Gruppo, creando un meccanismo virtuoso di verifiche periodiche di operatività dei controlli e di continuo aggiornamento delle regole, permettendo di cogliere opportunità di miglioramento dei processi e promuovendo fortemente la cultura del controllo all'interno del Gruppo.



Informazioni riguardanti le principali società che operano nel Gruppo

Andamento economico e situazione patrimoniale-finanziaria per società

RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA

	2009	2008
Principali indicatori		
Ricavi operativi	2.322,1	2.507,4
Costi operativi al netto di capitalizzazioni e variazioni di rimanenze	2.405,8	2.453,7
Margine operativo lordo	(83,6)	53,7
Risultato netto di esercizio	8,0	38,9
Flusso di cassa da attività di esercizio	(557,4)	(624,2)
Investimenti tecnici	3.227,3	3.483,1
	31.12.2009	31.12.2008
Capitale investito netto	33.746,9	33.452,4
Posizione finanziaria netta	916,5	377,0
Consistenza di personale finale	31.595	32.896

valori in milioni di euro

RFI SpA è la società cui è affidata l'attività di progettazione, costruzione, messa in esercizio, gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. I suoi ricavi sono costituiti principalmente da pedaggi corrisposti dalle società di trasporto utilizzatrici dell'infrastruttura e dai contributi dello Stato per la copertura dei costi di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura medesima.

Andamento della gestione

Per quanto riguarda gli eventi che hanno caratterizzato l'esercizio 2009 si rinvia al paragrafo "Principali eventi dell'anno" riferito al Gruppo.

La società chiude l'esercizio 2009 facendo registrare un utile di 8 milioni di euro, contro un risultato positivo di 38,9 milioni di euro del 2008.

Il margine operativo lordo, negativo per 83,6 milioni di euro, presenta invece una riduzione di 137,3 milioni di euro rispetto al 2008 (53,7 milioni di euro).

Quanto sopra per effetto di minori ricavi per 185,3 milioni di euro pur in presenza di costi operativi che, al netto delle capitalizzazioni e variazione delle rimanenze, evidenziano una diminuzione di 47,9 milioni di euro.

Sul fronte dei ricavi operativi la variazione negativa è essenzialmente da attribuire al decremento dei proventi percepiti dallo Stato in esecuzione del Contratto di Programma per 191,3 milioni di euro, e dei ricavi da traffico per 33,4 milioni di euro, mentre un miglioramento di 39,4 milioni di euro si registra negli altri ricavi da pedaggio e prestazioni infrastrutturali dovuto in prevalenza alle maggiori attività di affidamento e realizzazione di progetti commissionati alla società da parte dei Comuni di Roma, Torino e Palermo.

I costi operativi, al netto delle capitalizzazioni, fanno registrare il citato decremento di 47,9 milioni di euro, dovuto essenzialmente all'effetto combinato:

- del decremento del costo del lavoro per 3 milioni di euro, determinato dal proseguimento dell'attività di reingegnerizzazione dei processi e dal conseguente contenimento degli organici;
- della diminuzione di 88,1 milioni di euro degli altri costi operativi determinato prevalentemente dal decremento di 46,7 milioni di euro dei costi per acquisto di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci e dall'incremento di 45,2 milioni di euro della variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci determinato dall'aumento delle giacenze;
- delle minori capitalizzazioni (43,3 milioni di euro) dovute per 27 milioni di euro alla voce materiali e per 16,3 milioni di euro alla voce relativa ai costi interni.



Gli ammortamenti registrano un aumento di 22,8 milioni di euro per effetto del maggiore utilizzo dell'infrastruttura a seguito dell'aumento della domanda di traffico sulla rete Alta Velocità/Alta Capacità.

La variazione positiva di 201,9 milioni di euro registrata negli accantonamenti netti e svalutazioni è principalmente dovuta ai minori accantonamenti per contenzioso del lavoro (39,8 milioni di euro) conseguenti a una più puntuale riquantificazione delle singole cause di lavoro, per oneri connessi alla restituzione nel 2009 alle IF dei costi per l'energia per la trazione dei treni (102,4 milioni di euro) e per la valorizzazione delle opere da dismettere (41.000 mila euro), nonché alle minori svalutazioni dei crediti dell'attivo circolante (6.410 mila euro).

Il saldo oneri e proventi diversi presenta un incremento di 10,2 milioni di euro ed è determinato essenzialmente dall'iscrizione dei residui passivi dell'anno 2008 relativi ai contributi in conto esercizio (28,6 milioni di euro) e da minori plusvalenze realizzate (18,3 milioni di euro).

Conseguentemente il risultato operativo registra un valore negativo di 79,2 milioni di euro, comunque in miglioramento del 33,6% circa rispetto allo stesso dato del 2008 (-119,2 milioni di euro).

Il saldo della gestione finanziaria è positivo per 12,4 milioni di euro (-1,5 milioni di euro nel 2008). Sul miglioramento rispetto all'esercizio precedente incide sostanzialmente la riduzione degli oneri finanziari (14,9 milioni di euro) per la diminuzione dei tassi d'interesse di riferimento e per la chiusura del finanziamento con Banca OPI, in parte compensata da un decremento nei proventi da partecipazioni (1,2 milioni di euro) e dei proventi da controllante (1,3 milioni di euro).

Le componenti straordinarie nette presentano un saldo positivo di 95 milioni di euro. Sul saldo incidono in particolare le sopravvenienze attive (129,2 milioni di euro), principalmente riconducibili a rilascio di fondi eccedenti, a rettifiche di stime effettuate negli anni precedenti e a indennizzi assicurativi, e gli altri proventi (8,2 milioni di euro), compensati parzialmente dalle sopravvenienze passive (39,8 milioni di euro) riferibili a maggiori oneri accertati a titolo di conguaglio per il rinnovo contrattuale di lavoro e a rettifiche di costi di esercizi precedenti.

La posizione finanziaria netta è pari a 916,5 milioni di euro. La variazione con il 2008 (+539,5 milioni di euro) è sinteticamente riconducibile alla posizione finanziaria netta a medio/lungo il cui aumento (607,2 milioni di euro) è legato, da un lato, all'aumento dei debiti verso la Capogruppo (239,9 milioni di euro) e verso le banche (450 milioni di euro), all'incremento degli anticipi relativi alle opere TAV (219,6 milioni di euro) e al decremento dei crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (127,7 milioni di euro) e, dall'altro, all'aumento dei crediti verso TAV (430 milioni di euro) per la parte di contributi erogati. Tale aumento è parzialmente compensato dalla riduzione della posizione finanziaria netta a breve per 67,7 milioni di euro.



TAV SpA

	2009	2008
Principali indicatori		
Contributi in conto esercizio	4,0	0,0
Altri ricavi	23,0	54,2
Costi	710,8	1.421,8
Saldo della gestione finanziaria	(149,2)	(165,1)
Variazione dei lavori in corso su ordinazione	851,8	1.541,8
Risultato netto di esercizio	0,0	0,0
Flusso di cassa da attività di esercizio	562,1	1.693,3
Investimenti tecnici	0,0	0,1
	31.12.2009	31.12.2008
Capitale investito netto	6.165,7	8.237,8
Posizione finanziaria netta	4.368,3	5.153,6
Consistenza di personale finale	46	59

valori in milioni di euro

TAV SpA ha per scopo la progettazione e costruzione delle linee e infrastrutture ferroviarie per il sistema Alta Velocità/Alta Capacità, il cui sfruttamento economico compete alla controllante RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA in qualità di Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale.

Andamento della gestione

Per quanto attiene alle informazioni relative alle scissioni TAV-RFI, si rinvia al commento del paragrafo "Principali eventi dell'anno" riferito al Gruppo.

Le principali variazioni intervenute nell'esercizio hanno riguardato gli altri ricavi, i costi, la variazione dei lavori in corso su ordinazione e il saldo della gestione finanziaria.

Il decremento della voce costi, altri ricavi, così come la variazione dei lavori in corso su ordinazione, è da ricollegarsi alla minore attività svolta nel periodo dalla società relativamente alle opere per la realizzazione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità a seguito dell'ormai sostanziale completamento delle linee.

In particolare la voce variazione dei lavori in corso su ordinazione è relativa all'incremento del valore delle rimanenze che, tenuto conto di quanto stabilito nella Convenzione del 9 dicembre 2003 con la controllante RFI SpA, è commisurato ai costi e oneri sostenuti, inclusi quelli di struttura e quelli finanziari, riferibili alla realizzazione delle opere, al netto dei proventi. Non essendosi registrate partite non imputabili alla realizzazione dell'opera, la voce riflette tutti i costi e oneri sostenuti nell'esercizio, al netto dei proventi. Il decremento rispetto all'anno precedente (-690 milioni di euro) è da ricollegarsi alla già citata minore attività svolta dalla società relativamente alle opere in corso di esecuzione per la realizzazione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità che ha comportato minori costi e, di conseguenza, minori capitalizzazioni. Si precisa che in tale voce sono inclusi gli oneri relativi alla difesa nei contenziosi in essere con i *General Contractor*.

A tale riguardo, stante l'estrema complessità e gli elevati ammontari coinvolti, d'intesa con la Controllante, per il contenzioso sono stati selezionati quali professionisti di fiducia - in linea con l'impostazione seguita al riguardo anche a livello di Gruppo - legali dotati di particolare competenza ed esperienza nelle fattispecie specifiche. Gli oneri maturati relativi a tale attività di difesa, con corrispettivi - ancorché significativi - ridotti rispetto ai minimi

tariffari, sono stati inseriti nel bilancio 2009 unitamente alle spese derivanti dal funzionamento dei Collegi Arbitrali. Nel corso del 2009 è stata inoltre effettuata una attività di *audit* per l'analisi e verifica della contabilità di commessa e dell'entità delle spese e dei costi incorsi negli anni passati da uno dei *General Contractor* affidatario di appalti nell'ambito delle opere di realizzazione della rete Alta Velocità/Alta Capacità.

Il saldo della gestione finanziaria, negativo per 149,2 milioni di euro, migliora rispetto all'esercizio precedente per 15,9 milioni di euro. La variazione è da imputare ai minori interessi passivi registrati verso il mercato per i finanziamenti in essere a seguito del rimborso di alcune quote capitale e ai minori interessi passivi verso la Controllante a seguito del trasferimento a RFI SpA, in conseguenza della scissione del ramo d'azienda " tratta Alta Velocità/Alta Capacità Milano-Bologna lotti funzionali 1°,3° e ulteriore porzione del 2°" di parte dell'indebitamento finanziario relativo al contratto di mutuo con Cassa Depositi e Prestiti e al contratto di finanziamento con la BEI. Tale riduzione degli interessi passivi ha più che compensato la riduzione registrata negli interessi attivi maturati sul conto corrente di corrispondenza intrattenuto con la Capogruppo a seguito della riduzione della giacenza media. Il flusso di cassa generato dall'attività di esercizio passa da un valore negativo di 1.693,3 milioni di euro a un saldo sempre negativo di 562,1 milioni di euro; tale miglioramento deriva sostanzialmente dalla riduzione della variazione dei lavori in corso su ordinazione precedentemente citata, e dalla variazione positiva nei crediti commerciali e diversi, dovuta essenzialmente all'incasso dei crediti Iva chiesti a rimborso (vantati nei confronti di Ferrovie dello Stato) e dalla liquidazione da parte di RFI SpA di alcuni crediti per riaddebito costi relativi a esercizi precedenti.

Il capitale investito netto si riduce rispetto all'esercizio precedente per circa 2.072 milioni di euro; ciò deriva sostanzialmente dalla riduzione del capitale circolante netto a seguito del trasferimento ad RFI SpA del valore delle rimanenze a seguito delle scissioni della tratta Milano-Bologna e delle tratte del cosiddetto Asse Orizzontale, nonché alla riduzione dei debiti commerciali dovuta alla minore attività della società.

L'indebitamento finanziario netto passa da un valore di 5.153,6 milioni di euro a un valore di 4.368,3 milioni di euro. La variazione è dovuta sostanzialmente all'effetto combinato, da un lato, del trasferimento ad RFI SpA di parte dell'indebitamento finanziario a seguito delle scissioni operate nel corso dell'esercizio 2009 e del rimborso di quote capitale in scadenza, come si accennava precedentemente e, dall'altro, dell'incremento dei debiti verso RFI SpA per gli anticipi ricevuti, dell'incremento dei debiti verso la Capogruppo per la linea di credito *intercompany* e dell'incremento delle disponibilità liquide sul conto corrente intersocietario. In particolare nel corso dell'esercizio sono stati rimborsati prestiti per 707,6 milioni di euro e, con l'operazione di scissione, sono stati trasferiti ad RFI SpA debiti per 500 milioni di euro, riducendo nel contempo debiti verso la Controllante per 371 milioni di euro. Il saldo positivo del conto corrente intersocietario intrattenuto con la Capogruppo si è infine incrementato di 23,8 milioni di euro.



TRENITALIA SpA

	2009	2009 (pro forma)	2008
Principali indicatori			
Ricavi operativi	5.617,0	5.637,8	5.772,4
Costi operativi al netto di capitalizzazioni/variazioni di rimanenze	4.637,0	4.655,7	4.853,8
Margine operativo lordo	980,0	982,1	918,6
Risultato netto di esercizio	19,6	19,7	(41,6)
Flusso di cassa da attività di esercizio	447,8	447,8	714,9
Investimenti tecnici	1.007,0	1.007,0	894,8
	31.12.2009	31.12.2009	31.12.2008
Capitale investito netto	8.107,2	8.107,2	6.980,5
Posizione finanziaria netta	6.297,6	6.297,6	5.811,6
Consistenza di personale finale	42.174	42.174	47.686

valori in milioni di euro

Trenitalia SpA ha per scopo l'esercizio del trasporto ferroviario di passeggeri e merci.

Premessa

A seguito dell'operazione di affitto del ramo d'azienda "Trasporto Regionale Lombardia" a TLN - Trenitalia Le Nord Srl, operativo dal 15 novembre 2009, i dati di conto economico della società non includono, per il periodo 15 novembre - 31 dicembre 2009 valori riferiti al ramo citato. Per cui, al fine di un confronto omogeneo con l'esercizio precedente, si rende necessario confrontare i dati 2008 con l'esercizio 2009 che include anche i ricavi e i costi del ramo TLN oggetto dell'affitto. I commenti alle variazioni sono pertanto effettuati sui valori 2009 pro-formati.

Andamento della gestione

L'esercizio 2009 chiude con un risultato positivo di 19,6 milioni di euro, in forte miglioramento rispetto all'esercizio 2008 chiuso con un risultato negativo di 41,6 milioni di euro.

Il margine operativo lordo passa da 918,6 milioni di euro del 2008 a 982,1 milioni di euro del 2009 mentre il risultato operativo, che registrava l'anno scorso un valore di 187 milioni di euro, si incrementa 30,3 milioni di euro. I ricavi da mercato, pari a 3.102 milioni di euro, evidenziano una diminuzione percentuale del 2,3% (pari a 164,4 milioni di euro) collegata principalmente alla diminuzione del settore cargo (224 milioni di euro), di cui si è ampiamente parlato nei paragrafi precedenti, parzialmente compensata dall'incremento del fatturato del settore della media percorrenza (79 milioni di euro).

I ricavi derivanti da corrispettivi per i contratti di servizio pubblico (Regioni e Stato) evidenziano un incremento, rispetto all'esercizio precedente, di 59,2 milioni di euro.

I costi operativi, in conformità con il percorso di forte recupero di efficienza negli ultimi esercizi, registrano una ulteriore consistente riduzione rispetto al 2008 per 198 milioni di euro.

In particolare il costo del lavoro, rispetto al 2008, segna un miglioramento di 73,8 milioni di euro, riconducibile essenzialmente alla riduzione dell'organico a seguito del graduale processo di miglioramento dell'efficienza dei processi aziendali.

Gli altri costi si riducono di 135 milioni di euro, principalmente a seguito della diminuzione degli oneri legati alla produzione per circa 94 milioni di euro, di quelli legati alla vendita e distribuzione per 13 milioni di euro, nonché per costi minori per 16 milioni di euro (tra cui i più significativi sono relativi ai minori costi per servizi amministrativi e informatici per 5 milioni di euro).

Gli ammortamenti si incrementano, rispetto al 2008, di 73,7 milioni di euro.

L'andamento della gestione finanziaria rispetto al 2008 segna un miglioramento complessivo di 107,3 milioni di euro attribuibile prevalentemente alla dinamica del mercato dei tassi di interesse (il costo dell'indebitamento oneroso infatti è passato dal 4,8% del 2008 al 2,9% del 2009).

Le componenti straordinarie nette presentano una variazione negativa di 85,2 milioni di euro dovuta principalmente:

- per 71,9 milioni di euro dal venir meno della quota contabilizzata nel corso del 2008 di quanto reso disponibile dal D.L n. 81/2007 per la remunerazione degli obblighi di servizio pubblico fino al 2003;
- per 47,6 milioni di euro da minori penali nei confronti dei fornitori per tardive consegne di materiale rotabile.

Tali decrementi sono stati parzialmente riassorbiti dal riconoscimento da parte del Gestore dell'Infrastruttura di un conguaglio relativo agli anni 2000-2008 dei costi dell'energia elettrica per 73,9 milioni di euro.

Il capitale investito netto passa da 6.980,5 milioni di euro del 2008 a 8.107,2 milioni di euro nel 2009.

Tale variazione è dovuta principalmente all'incremento del capitale immobilizzato netto che registra un aumento di 789,8 milioni di euro dovuto, oltre agli investimenti dell'esercizio, al valore degli impianti trasferiti da RFI SpA per 621 milioni di euro, a seguito dell'operazione di scissione descritta nella sezione "Eventi significativi dell'anno". La posizione finanziaria netta peggiora di 486 milioni di euro principalmente per effetto dello slittamento degli incassi dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a valere sui Contratti di Servizio con lo Stato e le Regioni a Statuto Speciale per l'esercizio 2009, pari a 839 milioni di euro; tale ritardo è stato parzialmente compensato dell'incasso dei crediti Iva per 323 milioni di euro.



FS LOGISTICA SpA

	2009	2008	2008 (pro forma)
Principali indicatori			
Ricavi operativi	112,5	187,0	165,7
Costi operativi al netto di capitalizzazioni/variazioni di rimanenze	113,9	186,3	164,5
Margine operativo lordo	(1,4)	0,7	1,2
Saldo gestione finanziaria	2,2	1,7	2,1
Risultato netto di esercizio	(6,0)	1,0	2,4
Flusso di cassa da attività di esercizio	(20,1)	2,3	2,3
Investimenti tecnici	2,3	1,6	1,6
	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2008
Capitale investito netto	378,5	458,0	458,0
Posizione finanziaria netta	56,3	11,7	11,7
Consistenza di personale finale	149	143	143

valori in milioni di euro

FS Logistica SpA sviluppa la propria offerta nei comparti della logistica curandone la progettazione, produzione, gestione e vendita.

I settori di attività principali sono la petrolchimica, il siderurgico, ambiente e territorio, logistica distributiva di beni di grandi clienti istituzionali; è presente, infine, anche nel settore del trasporto combinato nazionale e internazionale, per il tramite delle sue principali società controllate (Cemat SpA ed Italcontainer SpA).

Premessa

Nel corso dell'esercizio 2008 fu costituita, in JV al 50% con il gruppo Poste Italiane, la Italia Logistica SpA mediante conferimento, da parte di FS Logistica SpA., del ramo d'azienda costituito dalla *Business Unit* Omnia Logistica.

Pertanto, al fine di rendere significativo il confronto, i dati del 2009 vengono comparati con un 2008 proforma che scorpora dal conto economico di FS Logistica SpA i risultati della ex *Business Unit* Omnia Logistica.

Andamento della gestione

La società chiude l'esercizio 2009 con un risultato negativo di 6 milioni di euro contro un risultato positivo di 2,4 milioni di euro dell'esercizio precedente.

Il margine operativo lordo registra un peggioramento di 2,6 milioni di euro dovuto alla riduzione più che proporzionale dei ricavi operativi rispetto ai costi della medesima natura. La flessione dei ricavi è da ricondurre principalmente alla cessazione delle attività di trasporto e logistica per l'Emergenza Rifiuti in Campania, che da giugno 2008 è gestita direttamente da Trenitalia, oltre che da una forte contrazione della produzione industriale che ha colpito i traffici più remunerativi nei diversi settori in cui operano le *business units* della società.

Gli ammortamenti ammontano a 2,4 milioni di euro, in linea con l'esercizio precedente.

Il saldo della gestione finanziaria registra una leggera variazione positiva rispetto all'esercizio precedente per effetto di minori oneri, frutto principalmente della riduzione dei tassi di interesse e della ristrutturazione del debito nei confronti della Capogruppo.

Le componenti straordinarie nette, infine, presentano una diminuzione di 4,3 milioni di euro dovuta alla presenza, per l'esercizio 2008, della plusvalenza realizzata con già citato il conferimento della *Business Unit* Omnia Logistica a Italia Logistica Srl.



La variazione del capitale investito netto, da 458 milioni di euro a 378,5 milioni di euro, è dovuta principalmente alla diminuzione del capitale circolante netto gestionale (89,8 milioni di euro) per effetto dell'operazione straordinaria di retrocessione verso RFI SpA di una parte (118 milioni di euro) del patrimonio immobiliare precedentemente conferito al fine di garantire, da parte di quest'ultima, un'ottimale ed efficiente operatività dell'infrastruttura ferroviaria.

Il capitale immobilizzato netto presenta un incremento di 14 milioni di euro, dovuto alla variazione positiva delle Partecipazioni (+22,2 milioni di euro), dato essenzialmente dalle acquisizioni del 100% della società Italcontainer SpA e del 53,28% della società Cemat SpA; tale miglioramento è stato parzialmente mitigato dalla diminuzione delle Immobilizzazioni tecniche, per effetto dell'operazione di retrocessione di una parte di patrimonio immobilizzato (8,2 milioni di euro).

La posizione finanziaria netta presenta un peggioramento di 44,5 milioni di euro, principalmente per effetto:

- dell'incremento dei debiti verso la Capogruppo FS per 37,6 milioni di euro, in seguito alla citata ristrutturazione delle linee di credito precedentemente concesse;
- all'estinzione del credito per finanziamento concesso alla Serfer SpA per 6,9 milioni di euro.

Infine si segnala che la società, ai sensi del D.Lgs. n. 38/2005, ha optato per l'adozione in forma volontaria dei principi contabili internazionali IAS/IFRS e di redigere, a partire dall'esercizio 2009, il Bilancio consolidato di gruppo applicando tali nuovi principi, allegandolo al Bilancio di esercizio di FS Logistica SpA in sede di deposito di quest'ultimo.



ITALFERR SpA

	2009	2008
Principali indicatori		
Ricavi operativi ⁽¹⁾	176,7	195,4
Costi operativi al netto di capitalizzazioni	152,8	155,8
Margine operativo lordo	23,9	39,6
Risultato netto di esercizio	11,3	19,1
Flusso di cassa da attività di esercizio	(16,6)	9,1
Investimenti tecnici	5,8	2,7
	31.12.2009	31.12.2008
Capitale investito netto	45,6	79,4
Posizione finanziaria netta	(99,2)	(138,7)
Rimanenze di lav. in corso su ordinazione e acconti	739,1	982,3
Consistenza di personale finale	1.362	1.432

valori in milioni di euro

⁽¹⁾ Comprensivi della variazione dei lavori in corso su ordinazione, ammontante a -706,9 milioni di euro (150,5 milioni di euro nel 2008)

Italferr SpA è la società di servizi d'ingegneria del Gruppo. L'attività prevalente è costituita dal presidio dell'area tecnologica, ingegneristica e di controllo della fase esecutiva degli investimenti nella rete ferroviaria.

Andamento della gestione

La società chiude l'esercizio 2009 con un risultato positivo di 11,3 milioni di euro, dopo ammortamenti per 4,6 milioni di euro e imposte per 10 milioni di euro, con una riduzione di 7,8 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente. La variazione negativa è da attribuire alla diminuzione dei ricavi per prestazioni di servizi d'ingegneria (19,4 milioni di euro) e deriva principalmente dagli effetti della "rideterminazione" dei margini di commessa, che ha visto la sua massima applicazione nel corso del 2008, con impatto sui ricavi di 14,2 milioni di euro, mentre nell'esercizio in corso hanno avuto un impatto di soli 3,7 milioni di euro.

I costi operativi, al netto delle capitalizzazioni, presentano una riduzione di 3 milioni di euro derivante dalla riduzione degli altri costi operativi di 5,3 milioni di euro mentre il costo del lavoro aumenta di 2,3 milioni di euro.

Il margine operativo lordo si riduce di conseguenza di 15,7 milioni di euro rispetto al 2008.

Il risultato operativo, pari a 18,7 milioni di euro, presenta una variazione negativa rispetto all'esercizio precedente (8,9 milioni di euro) minore della riduzione registrata dal margine operativo lordo, per effetto di minori accantonamenti per rischi contrattuali rispetto all'esercizio precedente e delle sopravvenienze attive per rilascio fondi eccedenti.

La gestione finanziaria presenta un saldo positivo di 1,2 milioni di euro, in forte contrazione rispetto al 2008 (-6,5 milioni di euro) a causa della riduzione del tasso medio di remunerazione del conto corrente intersocietario, e le componenti straordinarie nette presentano un saldo positivo di 1,4 milioni di euro.

La posizione finanziaria netta risulta positiva per 99,2 milioni di euro ed è composta essenzialmente dal saldo del conto corrente intersocietario intrattenuto con la Capogruppo. La riduzione di 39,5 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente dipende dall'assorbimento di liquidità dell'attività d'esercizio (16,6 milioni di euro), dell'attività d'investimento (5,8 milioni di euro) e dalla distribuzione di dividendi (17 milioni di euro).



FERSERVIZI SpA

	2009	2008
Principali indicatori		
Ricavi operativi	220,7	223,8
Costi operativi al netto di capitalizzazioni/variazioni di rimanenze	202,2	211,7
Margine operativo lordo	18,5	12,1
Risultato netto di esercizio	0,4	2,2
Flusso di cassa da attività di esercizio	(11,8)	41,5
Investimenti tecnici	3,6	3,3
	31.12.2009	31.12.2008
Capitale investito netto	57,5	73,3
Posizione finanziaria netta	(102,4)	(121,1)
Consistenza di personale finale	2.104	2.202

valori in milioni di euro

Ferservizi SpA è la società di servizi del Gruppo Ferrovie dello Stato. Le sue attività preminenti scaturiscono da specifici contratti stipulati con la Controllante e con le altre società del Gruppo, al fine di rendere servizi in campo amministrativo, informatico e gestionale.

Andamento della gestione

La società chiude l'esercizio 2009 facendo registrare un utile di 0,4 milioni di euro, con un decremento di 1,8 milioni di euro rispetto all'esercizio 2008, dopo ammortamenti e svalutazioni cespiti per 3,9 milioni di euro e imposte per 9,5 milioni di euro.

I ricavi operativi fanno registrare un decremento di 3,1 milioni di euro (-1,4%) rispetto al 2008 riconducibile, principalmente, al decremento registrato nell'Area *Facility*, per i minori volumi di attività richiesti dai clienti del Gruppo (Ferrotel, centri di formazione e manutenzione a richiesta), alla riduzione dei proventi derivanti dall'Area Servizi Amministrativi (dovuti alle minori consistenze di personale gestito) e ai minori ricavi registrati dall'Area Servizi Informatici e Tecnologici (per la variazione del perimetro di attività).

I costi operativi diminuiscono di 9,5 milioni di euro per effetto, prevalentemente, del decremento degli altri costi operativi (9,2 milioni di euro) a seguito della razionalizzazione sia dei servizi dei Ferrotel e dei Centri di formazione (chiusura impianti non remunerativi), sia degli spazi uffici, e della riduzione dei costi informatici a seguito della verticalizzazione dei sistemi delle società del Gruppo. La flessione del costo del lavoro di 0,3 milioni di euro è dovuta agli effetti contrapposti dei maggiori oneri per esodi non coperti da fondo e degli incrementi derivanti dalle dinamiche contrattuali che hanno quasi completamente compensato la riduzione del costo per minori consistenze medie.

Il decremento più che proporzionale dei costi operativi (-4,5%) rispetto ai ricavi della stessa natura (-1,4%) porta a un miglioramento del margine operativo lordo di 6,4 milioni di euro (+53,1%).

Il risultato operativo presenta un miglioramento di 6,7 milioni di euro, passando da 7,1 milioni di euro del 2008 a 13,8 milioni di euro nell'esercizio 2009. Rispetto al margine operativo lordo hanno influito minori accantonamenti per 0,8 milioni di euro che hanno ampiamente compensato la crescita degli ammortamenti (0,6 milioni di euro) determinata da maggiori investimenti realizzati nel 2009.

Il saldo della gestione finanziaria ammonta a 0,8 milioni di euro ed evidenzia, invece, un sensibile peggioramento per effetto della flessione dei tassi di interesse attivi (dal 4,2% all'0,8% medio).



Il capitale investito netto al 31 dicembre 2009 presenta un aumento di 15,8 milioni di euro (+21,6%) dovuto principalmente:

- all'incremento del capitale circolante netto per 14,7 milioni di euro, dovuto essenzialmente all'incremento dei crediti verso Trenitalia;
- alla riduzione del Tfr per 5,5 milioni di euro e da un aumento degli altri fondi per 4,1 milioni di euro.

Il maggior fabbisogno finanziario determinato dall'incremento del capitale investito netto di 15,8 milioni di euro unitamente alla riduzione dei mezzi propri di 2,9 milioni di euro (utile d'esercizio al netto dei dividendi distribuiti) determinano una posizione finanziaria netta pari a 102,4 milioni di euro.



GRANDI STAZIONI SpA

	2009	2008
Principali indicatori		
Ricavi operativi	183,8	180,5
Costi operativi al netto di capitalizzazioni/variazioni di rimanenze	141,7	141,5
Margine operativo lordo	42,1	39,0
Risultato netto di esercizio	37,4	15,0
Flusso di cassa da attività di esercizio	(23,8)	28,1
Investimenti tecnici	42,3	61,2
	31.12.2009	31.12.2008
Capitale investito netto	274,7	236,5
Posizione finanziaria netta	152,4	139,6
Consistenza di personale finale	235	227

valori in milioni di euro

Grandi Stazioni SpA è la società del Gruppo che provvede alla gestione, riqualificazione e valorizzazione dei complessi immobiliari delle 13 maggiori stazioni della rete ferroviaria, in qualità di soggetto unico e in regime di locazione per la durata di 40 anni.

Andamento della gestione

La società chiude l'esercizio 2009 con un utile netto di 37,4 milioni di euro, segnalando una variazione positiva di 22,4 milioni di euro rispetto all'esercizio 2008.

Il margine operativo lordo, che si attesta a 42,1 milioni di euro, presenta un miglioramento di 3,1 milioni di euro dovuto sostanzialmente all'aumento dei ricavi operativi per 3,3 milioni di euro e a costi della stessa natura rimasti invariati.

Con riferimento ai ricavi operativi, che ammontano a 183,8 milioni di euro, si registra un decremento del fatturato relativo ai ricavi derivanti dalla pubblicità (6,1 milioni di euro) e dalle locazioni (0,7 milioni di euro) rispetto al precedente esercizio, più che compensato dall'aumento dei ricavi per servizi ai clienti (4,4 milioni di euro) e dalla variazione dei lavori in corso su ordinazione (5,7 milioni di euro).

Dal lato dei costi operativi, che al netto delle capitalizzazioni/variazioni delle rimanenze ammontano a 141,7 milioni di euro, il costo del lavoro, pressoché invariato rispetto al 2008, si attesta a 15,1 milioni di euro. Gli altri costi ammontano complessivamente a 128,3 milioni di euro, con un decremento di 8 milioni di euro e la variazione delle rimanenze è positiva per 1,7 milioni di euro con un decremento di 8,4 milioni di euro rispetto al valore positivo del 2008.

Le imposte sul reddito ammontano a 20,1 milioni di euro, con un incremento di 11,6 milioni di euro rispetto al precedente esercizio.

La posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2009 si attesta a 152,4 milioni di euro. L'aumento di 12,8 milioni di euro è dovuto essenzialmente all'aumento dei debiti verso la Banca Europea per gli Investimenti per il finanziamento acceso per far fronte ai lavori di riqualificazione interni alle stazioni.

Si segnala che il Consiglio di Amministrazione della società ha deliberato di redigere, a partire dall'esercizio 2009, il Bilancio consolidato di Gruppo e di adottare, nella predisposizione dello stesso, i principi contabili internazionali IAS/IFRS. Pertanto lo scorso 16 marzo 2010 il Consiglio di Amministrazione stesso, oltre ad approvare il bilancio di esercizio 2009 di Grandi Stazioni SpA, ha approvato all'unanimità anche i documenti appositamente preparati e presentati (schemi di Stato Patrimoniale e Conto Economico consolidati IAS/IFRS al 31 dicembre 2009 e 2008 più



Riconciliazione del Patrimonio Netto e del Risultato di esercizio di Grandi Stazioni SpA da principi contabili italiani a quelli internazionali più Note di commento agli effetti derivanti dalla transizione agli IAS//IFRS, di cui all'allegato 2 alla presente analisi) e dato mandato all'Amministratore Delegato di completare la formalizzazione del Bilancio Consolidato IAS//IFRS 2009 del Gruppo Grandi Stazioni entro la data dell'Assemblea affinché lo stesso sia allegato al Bilancio di esercizio in sede di deposito.



CENTOSTAZIONI SpA

	2009	2008
Principali indicatori		
Ricavi operativi	73	70,9
Costi operativi al netto di capitalizzazioni/variazioni di rimanenze	57,5	58,2
Margine operativo lordo	15,5	12,7
Risultato netto di esercizio	7,6	6,2
Flusso di cassa da attività di esercizio	(2,3)	19,0
Investimenti tecnici	3,9	5,8
	31.12.2009	31.12.2008
Capitale investito netto	50,9	37,8
Posizione finanziaria netta	18,7	8,2
Consistenza di personale finale	130	133

valori in milioni di euro

Centostazioni SpA si occupa della gestione del patrimonio costituito dai complessi immobiliari delle 103 stazioni ferroviarie di medie dimensioni di proprietà di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA; sulla base di un contratto quarantennale, in vigore da aprile 2002, ha ottenuto in esclusiva i diritti di utilizzazione e sfruttamento economico dei suddetti complessi immobiliari, unitamente al mandato a provvedere alla gestione integrata, commerciale e amministrativa, alla riqualificazione e alla valorizzazione del patrimonio immobiliare medesimo.

Andamento della gestione

La società chiude l'esercizio 2009 (primo esercizio di adozione dei principi contabili internazionali IAS//IFRS) con un utile netto di 7,6 milioni di euro contro i 6,2 milioni di euro del 2008. Si evidenzia come, sia a livello patrimoniale che economico, l'impatto della transizione agli IAS//IFRS abbia determinato effetti da considerare immateriali; pertanto il confronto con i dati 2008, basati sull'applicazione dei principi contabili nazionali, rimane a questi fini attendibile. Il margine operativo lordo si attesta a 15,5 milioni di euro con un incremento di 2,8 milioni di euro rispetto al 2008. Il ricavi operativi si incrementano di 2,1 milioni di euro (+3%) per la crescita dei corrispettivi in tutte le attività tipiche in parte compensata dalla riduzione dei ricavi per attività di ingegneria, per quella dei ricavi per penali e per recupero spese varie.

I costi operativi ammontano a 57,5 milioni di euro e si decrementano di 0,7 milioni di euro (-1,2%) in conseguenza della riduzione di tutti i costi operativi compensata dall'incremento del canone di retrocessione ad RFI SpA (1,5 milioni di euro).

Il risultato operativo, pari a 12,3 milioni di euro, sconta ammortamenti per 2 milioni di euro (sostanzialmente in linea con l'esercizio precedente) e svalutazioni e accantonamenti per 1,1 milioni di euro (+0,2 milioni di euro rispetto al 2008).

La gestione finanziaria presenta un saldo negativo di 0,5 milioni di euro (positivo di 0,2 milioni di euro nel 2008). Il peggioramento è dovuto sia ai maggiori oneri finanziari conseguenti al nuovo finanziamento sottoscritto per 14 milioni di euro nel corso dell'anno che ai minori proventi finanziari realizzati nell'esercizio.

La posizione finanziaria netta della società a fine esercizio risulta negativa per 18,7 milioni di euro con un incremento sostanziale (10,5 milioni di euro) rispetto alla fine dell'esercizio precedente dovuta alla sottoscrizione del citato mutuo decennale per 14 milioni di euro e all'incremento di disponibilità su banche e sul conto corrente intersocietario.



SITA SpA

	2009	2008
Principali indicatori		
Ricavi operativi	174	177,5
Costi operativi	166,8	176,4
Margine operativo lordo	7,2	1,1
Risultato netto di esercizio	(9,9)	(10,8)
Flusso di cassa da attività di esercizio	9,1	4,5
Investimenti tecnici	5,4	8,0
	31.12.2009	31.12.2008
Capitale investito netto	31,9	47,4
Posizione finanziaria netta	(15,9)	(10,4)
Consistenza di personale finale	2.087	2.104

valori in milioni di euro

Sita SpA, controllata al 100% dalla *sub-holding* Sogin Srl, rappresenta la principale realtà operativa per i collegamenti extraurbani a mezzo autobus in concessione regionale.

Andamento della gestione

La società chiude l'esercizio 2009 con una perdita di 9,9 milioni di euro, sostanzialmente in linea con l'esercizio precedente. Il margine operativo lordo si attesta a 7,2 milioni di euro e presenta un incremento di circa 6 milioni di euro rispetto all'anno precedente per effetto di una riduzione più che proporzionale dei costi operativi rispetto ai ricavi della stessa natura.

I ricavi operativi ammontano a 174 milioni di euro, in diminuzione rispetto al 2008 per circa 3,5 milioni di euro, e sono principalmente riconducibili a:

- ricavi da mercato che ammontano a 55 milioni di euro (59,9 milioni di euro nel 2008) e si riducono di circa 5 milioni di euro, principalmente per effetto dei minori volumi per servizi di noleggio e trasporto merci (in decremento rispettivamente per circa 2,4 e 0,2 milioni di euro); ciò a seguito di alcune operazioni di *rightsizing* avvenute nel corso del primo semestre 2009 che hanno riguardato in particolare la chiusura della Direzione Lazio, l'affitto del ramo d'azienda Burchiello, la cessione del ramo d'azienda Centralista Viaggi e la rimodulazione dei servizi di noleggio e lunga percorrenza nel Veneto; inoltre si registra una riduzione pari a 1,5 milioni di euro nei ricavi della linea di *business* TPL extraurbano a seguito della generalizzata riduzione dei ricavi da mercato, connessa alla diminuzione nelle frequentazioni dovuta all'effetto della crisi economica generale;
- ricavi da Regioni per 96,8 milioni di euro che si incrementano di 15,7 milioni di euro, a seguito della diversa contabilizzazione a partire dall'esercizio 2009 di quelli che fino all'esercizio 2008 venivano classificati come "altri contributi in conto esercizio". Infatti l'attivazione del Contratto di Servizio nella Basilicata a partire da gennaio 2009 ha definitivamente terminato il regime di erogazione dei contributi in base alla Legge n. 151/1981, contributi che in vigenza di tale regime venivano inseriti nella voce "Contratti di servizio pubblico e altri contributi" tra gli altri ricavi.

I costi operativi ammontano a 166,8 milioni di euro (176,4 milioni di euro nel 2008) e presentano un decremento di 9,6 milioni di euro in conseguenza di una riduzione dei costi per materie prime (decremento di 6,4 milioni di euro rispetto al dato del 2008), dovuta principalmente alla diminuzione del costo del gasolio per circa 6,7 milioni di euro, sia a seguito della generale contrazione del costo del carburante che a seguito delle minori percorrenze

effettuate. Inoltre i costi operativi si riducono anche per effetto della diminuzione dei costi per godimento beni di terzi (decremento di 3,2 milioni di euro rispetto al dato del 2008) a seguito dei minori costi per *leasing* in conseguenza sia dell'effetto benefico della contrazione del costo del denaro rispetto al 2008, sia per l'intervenuta scadenza di molti contratti sui bus, compresi alcuni riscatti anticipati di veicoli in seguito alienati alla controllante Sogin.

Il saldo della gestione finanziaria presenta un risultato positivo per circa 9 milioni di euro, con un miglioramento di 4,6 milioni di euro. Tale risultato risente positivamente dell'andamento dei costi operativi con un risparmio complessivo di circa 9,7 milioni di euro beneficiando ampiamente della drastica riduzione del prezzo dei carburanti e dei costi finanziari legati all'andamento dell'Euribor.

La posizione finanziaria netta è positiva per 15,9 milioni di euro e registra un miglioramento per circa 5,5 milioni di euro rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Tale miglioramento è dovuto principalmente ai minori debiti finanziari, rimborsati nell'esercizio, in presenza di una disponibilità liquida complessiva pressoché immutata. In particolare i debiti finanziari si sono ridotti di circa 5,9 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente; ciò è essenzialmente dovuto al rimborso delle quote a breve del mutuo sull'immobile della Direzione di Firenze (per 1,6 milioni di euro), dei finanziamenti sottoscritti con Fercredit per le acquisizioni di autobus (2,7 milioni di euro) e allo stralcio di 1,6 milioni di euro pari alla quota del credito ceduto pro soluto contrattualizzato con Centrofactoring SpA.



SOGIN Srl

	2009	2008
Principali indicatori		
Ricavi operativi	35,6	31,2
Costi operativi	34,7	31,3
Margine operativo lordo	0,9	(0,1)
Risultato netto di esercizio	0,1	(0,3)
Flusso di cassa da attività di esercizio	0,3	0,4
	31.12.2009	31.12.2008
Capitale investito netto	32,9	32,0
Posizione finanziaria netta	0,05	(0,7)

valori in milioni di euro

Sogin Srl, è la *sub holding* del Gruppo Ferrovie dello Stato per lo svolgimento dei servizi sostitutivi e per il controllo delle partecipazioni nel comparto trasporto passeggeri con autobus che detiene l'intero capitale sociale di Sita SpA. L'attività operativa di Sogin è caratterizzata dall'organizzazione e gestione dei servizi automobilistici e ferroviari, resi principalmente in favore di Trenitalia SpA.

Andamento della gestione

La società chiude l'esercizio 2009 con un utile di 0,1 milioni di euro contro una perdita di circa 0,3 milioni di euro registrata nel 2008, con un miglioramento quindi di circa 0,4 milioni di euro. Il margine operativo lordo si attesta a 0,9 milioni di euro e presenta un incremento di circa 1 milione di euro rispetto all'anno precedente per effetto di un incremento nei ricavi operativi più che proporzionale rispetto ai costi della stessa natura.

I ricavi operativi ammontano a 35,6 milioni di euro in aumento rispetto al 2008 per circa 4,4 milioni di euro; tale incremento deriva quasi interamente dai ricavi da traffico, infatti tali ricavi ammontano a 34,4 milioni di euro (30,1 milioni di euro nel 2008) e aumentano quindi di 4,3 milioni di euro. In particolare tale aumento è dovuto dall'effetto di due variazioni di segno opposto, da un lato si incrementano i ricavi per servizi programmati in orario (incremento pari a 7,1 milioni di euro rispetto al dato al 2008) ciò in conseguenza delle maggiori percorrenze e dei maggiori corrispettivi unitari; dall'altro lato si registra un decremento meno che proporzionale nei ricavi da "Eurostar link" (decremento di 2,3 milioni di euro rispetto al 2008) in quanto tali servizi sono stati interamente soppressi a partire da fine dicembre 2008.

I costi operativi ammontano a 34,7 milioni di euro (31,3 milioni di euro nel 2008) con un incremento di 3,4 milioni di euro interamente ascrivibile alla crescita degli altri costi. In particolare si incrementano i costi per servizi per 3,7 milioni di euro rispetto al dato dell'esercizio 2008; tale incremento è determinato dagli autoservizi ferroviari, ed è riconducibile alla crescita dei servizi sostitutivi programmati in orario (sia in termini di percorrenze, che in termini di costo unitario dei nuovi affidamenti tramite procedure concorsuali), parzialmente compensata dalla riduzione dei servizi di emergenza e dalla quasi totale soppressione dei servizi "Eurostar link".

Il capitale investito netto presenta un incremento rispetto al dato del 2008 di 0,9 milioni di euro ascrivibile principalmente a un incremento nel capitale immobilizzato netto (incremento di 0,7 milioni rispetto al 2008); in particolare tale incremento è dovuto alle immobilizzazioni tecniche che sono aumentate in conseguenza dell'acquisto nell'esercizio di n. 14 autobus dalla controllata Sita SpA e dal riscatto di n.11 autobus dalle società Fercredit SpA e Iveco Finanziaria SpA;

La posizione finanziaria netta è negativa per 0,05 milioni di euro con un decremento di circa 0,7 milioni di euro rispetto al dato registrato nel 2008, essenzialmente dovuto alle minori disponibilità liquide in essere al 31 dicembre 2009.

FERCREDIT SpA

	2009	2008
Principali indicatori		
Interessi attivi e proventi assimilati	14,6	28,3
Interessi passivi e oneri assimilati	4,5	14,7
Margine di interesse	10,1	13,6
% su proventi finanziari	69,2%	48,1%
Costo del lavoro	2,7	2,9
Risultato della gestione ordinaria	12,9	16,8
Risultato netto d'esercizio	6,0	8,1
Flusso di cassa da attività operativa	5,0	4,0
	31.12.2009	31.12.2008
Patrimonio di vigilanza	97,0	97,0
Consistenza di personale finale	33	33

valori in milioni di euro

Fercredit SpA è la società di servizi finanziari del Gruppo Ferrovie dello Stato. La sua attività è rivolta essenzialmente allo sviluppo del *credit factoring* e del *leasing* sul mercato *captive* e all'espansione delle operazioni di *consumer credit* per i dipendenti del Gruppo medesimo.

Andamento della gestione

La società chiude l'esercizio 2009 con un utile di 6 milioni di euro (-25,7% rispetto al 2008).

Il margine d'interesse presenta un decremento di 3,5 milioni di euro (-25,74%) rispetto all'esercizio precedente conseguenza della vistosa riduzione dei tassi attivi e passivi del mercato finanziario che ha comportato una riduzione sia degli oneri sia dei proventi finanziari in presenza di impieghi sostanzialmente invariati rispetto al 2008.

Nel settore del *factoring* si è registrato un *turnover* di 1.803 milioni di euro, in lieve flessione rispetto all'esercizio precedente nel quale era pari a 1.865 milioni. Il settore risente, come già nel 2008, dei minori investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato, soprattutto per il completamento dei lavori relativi all'Alta Velocità/Alta Capacità.

Il settore del *leasing* e dei finanziamenti finalizzati, condizionato dai limiti operativi posti dalla Banca d'Italia, ha registrato nel 2009 nuove operazioni per 8 milioni di euro.

Con riferimento alle operazioni di credito al consumo si registra una modesta crescita degli impieghi complessivi sia per i numerosi contratti estinti anticipatamente per l'esodo del personale del Gruppo sia per l'effetto di un elevato numero di rinnovi di contratti già in essere.

Il margine d'intermediazione si decrementa di 3,9 milioni di euro per la riduzione delle commissioni nette.

Il costo del lavoro, pari a 2,7 milioni di euro, risulta diminuito rispetto al 2008, nonostante gli effetti del rinnovo contrattuale del settore del credito, soprattutto a causa della valutazione attuariale del Tfr ai sensi dello IAS 19 che, a causa dei nuovi scenari di crisi in termini di aspettative inflazionistiche e di tassi di interesse, ha determinato un onere a carico dell'esercizio inferiore a quello del 2008.

Il risultato operativo si attesta a 9,1 milioni di euro in riduzione del 26,5% rispetto al 2008.

Dal punto di vista patrimoniale le attività mostrano un incremento di 25,2 milioni di euro dovuto all'effetto combinato della riduzione del saldo del conto corrente intersocietario verso Ferrovie dello Stato SpA (-57,5 milioni di euro) e l'incremento dei crediti per operazioni di *factoring* (+80 milioni di euro) e operazioni di *leasing* (+2,3 milioni).

Per quanto riguarda le passività, i debiti finanziari sono passati da 353,1 milioni di euro a 416,9 milioni di euro e comprendono 23,7 milioni di euro relativi ai prestiti subordinati a lungo termine accordati a Fercredit SpA dalla Capogruppo, mentre i debiti verso la clientela (costituiti dagli importi dovuti a cessioni di credito pro-soluto ancora in essere al netto della quota già anticipata) sono passati da 54,7 milioni di euro a 16,9 milioni di euro.

Il patrimonio netto di vigilanza della società nel 2009 ammonta, come a fine 2008, a complessivi 97,0 milioni di euro.

FS SISTEMI URBANI Srl

	2009	2008
Principali indicatori		
Ricavi operativi	5,2	0,2
Costi operativi al netto di capitalizzazioni/variazioni di rimanenze	4,1	0,1
Margine operativo lordo	1,1	0,1
Saldo gestione finanziaria	(0,09)	(0,3)
Risultato netto di esercizio	0,03	0,03
Flusso di cassa da attività di esercizio	3,9	0,0
Investimenti tecnici	1,6	0,1
	31.12.2009	31.12.2008
Capitale investito netto	514,7	373,6
Posizione finanziaria netta	(2,0)	0,0
Consistenza di personale finale	24	0

valori in milioni di euro

FS Sistemi Urbani Srl (già FS Lab Srl) svolge attività inerenti i servizi integrati urbani e le valorizzazioni del patrimonio non funzionale all'esercizio dell'impresa ferroviaria.

Andamento della gestione

L'esercizio 2009 è stato caratterizzato dall'avvio operativo della società, pertanto l'analisi dell'andamento economico dell'esercizio 2009 riguarda solo i fatti rilevanti della gestione, prescindendo dall'analisi comparativa con i dati dell'esercizio 2008, che ha invece avuto un solo mese di operatività.

Il sostanziale pareggio del risultato netto della gestione (0,03 milioni di euro), consegue al rinvio della mancata realizzazione delle operazioni di dismissione immobiliare ipotizzate per il 2009, per effetto della situazione di crisi del mercato di riferimento.

La voce proventi immobiliari e altro (4,5 milioni di euro) è composta da canoni di locazione e proventi connessi per 4,3 milioni di euro, di cui 1 milione di euro verso la controllata Metropark SpA e 0,8 milioni di euro verso società consociate del Gruppo.

I costi operativi ammontano a 4,1 milioni di euro e includono il costo del lavoro (1 milione di euro), il costo dell'area venduta (0,7 milioni di euro), le capitalizzazioni (0,2 milioni di euro), i costi per servizi e altri costi (2,6 milioni di euro). Il risultato operativo è positivo per 0,1 milioni di euro, al netto degli ammortamenti per 0,9 milioni di euro e della svalutazione dei crediti per 0,2 milioni di euro.

La gestione finanziaria presenta un saldo negativo di 0,09 milioni di euro, dovuto essenzialmente alla svalutazione della partecipazione nella società collegata Porta Sud SpA in conseguenza della perdita registrata nel 2009, mentre le componenti straordinarie nette presentano un saldo positivo di 0,1 milioni di euro derivante dal rilascio del fondo altri rischi e oneri, per la quota rivelatasi esuberante, relativa alle imposte (Ires e Irap).

La situazione patrimoniale - finanziaria della società al 31 dicembre 2009 evidenzia significative variazioni, rispetto al 31 dicembre 2008, riconducibili essenzialmente al conferimento di beni da parte della controllante Ferrovie dello Stato, come ampiamente commentato nella sezione "Eventi significativi dell'anno".

Gli effetti prodotti dal conferimento hanno riguardato:

- un incremento degli "Immobili e terreni *trading*" per 145,5 milioni di euro, nell'ambito del capitale circolante netto gestionale;

- un incremento dei “Terreni e fabbricati”, classificati tra le Immobilizzazioni tecniche per un valore di 10,9 milioni di euro;
- un incremento degli “Altri fondi” per 13,3 milioni di euro, a fronte di eventuali oneri da sostenere per le bonifiche da effettuare sulle aree in portafoglio;
- un versamento in conto aumento di capitale sociale per 143,1 milioni di euro.

L’incremento del Tfr è da porre in relazione all’assunzione del personale nel corso del 2009, tutta avvenuta mediante trasferimenti intersocietari.

La posizione finanziaria netta a breve migliora di 2 milioni di euro per effetto, principalmente, dell’incasso del credito di pari importo trasferito con la scissione di RFI SpA.



Altre attività del Gruppo

Il Gruppo è presente anche nei seguenti altri settori di attività:

Servizi di formazione: con la quota del 81% del capitale sociale di FS Formazione SpA (31,4% Ferrovie dello Stato SpA, 24,8% RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, 24,8% Trenitalia SpA). La società, costituita il 22 luglio 2008 per atto di scissione di Isfort SpA, ha lo scopo di organizzare e realizzare, in proprio o tramite terzi, corsi di formazione, specializzazione e qualificazione tecnico-professionale per dirigenti e quadri delle aziende del settore dei trasporti, nonché progetti di ricerca, seminari e attività editoriali sulle tematiche del settore medesimo. Nell'esercizio 2009, ha realizzato un volume d'affari di circa 2,2 milioni di euro. Il risultato netto è di sostanziale pareggio.

Sperimentazioni: con la quota del 66,66% del capitale sociale di Italcertifer ScpA - Istituto di ricerca e di Certificazione Ferroviaria - società consortile per Azioni (33% RFI SpA e 33,33% Trenitalia SpA). La società ha lo scopo di svolgere attività di ricerca e sviluppo tecnologico nel settore ferroviario e attività di prove e sperimentazioni per la certificazione di componenti e sistemi ferroviari. Nell'esercizio 2009 la società ha realizzato un volume di affari pari a 10.735 mila euro e un risultato netto positivo di 309 mila euro.



Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio

- L'Amministratore Delegato delle Ferrovie dello Stato SpA, Mauro Moretti, è stato rieletto il 4 febbraio 2010 a Bruxelles Presidente del CER, la Comunità delle Ferrovie europee (*Community of European Railway and Infrastructure Companies*). Lo hanno riconfermato all'unanimità, per il secondo anno consecutivo, i 73 delegati della Comunità delle Ferrovie europee riunitisi nella Capitale belga, dove il CER ha sede e dove svolge la sua attività in un confronto costante e diretto con il Parlamento, la Commissione e il Consiglio dei Ministri Europeo.
- In data 8 febbraio 2010 Ferrovie dello Stato ha firmato l'accordo transattivo con la società Beni Stabili SpA che pone fine alla controversia sul complesso immobiliare milanese (cd "Palazzi alti").
- Il 25 febbraio 2010 il Ministro dell'Economia e delle Finanze ha firmato il Decreto avente per oggetto gli adempimenti previsti dal Decreto Legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla Legge 3 agosto 2009, n. 102, per l'utilizzo delle disponibilità esistenti sui conti di Tesoreria dello Stato da parte - fra altre entità - delle società non quotate totalmente possedute dallo Stato, direttamente o indirettamente. Tale Decreto Ministeriale detta i criteri, le modalità e la tempistica per l'utilizzo delle citate disponibilità, assicurando che il ricorso a qualsiasi forma di indebitamento avvenga solo in assenza di disponibilità e per effettive esigenze di spesa.
- In data 1° marzo 2010 Ferrovie dello Stato ha stipulato un contratto di finanziamento della durata massima di 5 anni e dell'ammontare massimo di 1,1 miliardi di euro con il RTI composto da BIIS - Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo, UCCB - Unicredit Corporate Banking e CDDPP - Cassa Depositi e Prestiti. Le somme verranno tirate in più soluzioni entro 6 mesi dalla sottoscrizione e saranno utilizzate da Ferrovie dello Stato per la concessione di prestiti *intercompany*, rispettivamente ad RFI SpA e TAV, finalizzati alla prosecuzione dei lavori relativi al "Sistema Alta Velocità/Alta Capacità" della linea TO-MI-NA e a ulteriori progetti infrastrutturali di RFI SpA. Il finanziamento è assistito da cessione in garanzia dei crediti Iva di gruppo relativi all'annualità 2007.



Evoluzione prevedibile della gestione

Del Gruppo

In continuità con quanto avvenuto negli ultimi anni, l'esercizio 2009 conferma il percorso di pieno allineamento con gli obiettivi strategici e gestionali definiti nel Piano di Impresa 2007-2011 e, come già per l'esercizio 2008, il raggiungimento anticipato in termini temporali del recupero di alcuni obiettivi di performance economica previsti nel Piano stesso.

In particolare l'andamento economico di fine periodo vede ormai consolidarsi il ritorno a un risultato positivo di Gruppo, arrivato a 44 milioni di euro di utile netto rispetto ai 16 milioni di fine 2008, fortemente migliorativo se confrontato sia con le previsioni di Budget 2009, che evidenziavano perdite pari a -320 milioni, che con i consuntivi di bilancio a fine 2007 pari a -409 milioni (per non ricordare il 2006, quando le perdite di fine anno del Gruppo misuravano addirittura -2.115 milioni di euro).

Tutto ciò, con riferimento principale all'ambito di gestione delle società del Gruppo che sviluppano il proprio *business* sia nel settore del trasporto, di cui Trenitalia è la maggior esponente, sia in quello della realizzazione e gestione della rete infrastrutturale, di cui RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA è il principale riferimento.

Quanto sopra - pur dovendo tenere ancora conto dello scenario complesso in cui il Gruppo opera - conferma che la strategia delineata nel citato Piano e il percorso a essa connesso contenevano e contengono tutti gli elementi essenziali per raggiungere gli obiettivi prefissati.

Focalizzando il commento sul settore del trasporto e, in particolare, su Trenitalia - il cui risultato del 2009 vede la società chiudere l'esercizio con un risultato netto positivo di 20 milioni di euro, rispetto a una perdita di -42 milioni a fine 2008 - si sottolinea come i flussi di cassa operativi mostrano a fine anno un saldo positivo, pur risentendo in misura significativa dello slittamento degli incassi vantati nei confronti del Ministero della Economia e delle Finanze a valere sui Contratti di Servizio con lo Stato e con le Regioni a Statuto Speciale per l'esercizio 2009; è evidente che il rispetto dei pagamenti da parte dello Stato avrebbe consentito di migliorare la generazione di cassa operativa e di contenere così ulteriormente il carico degli oneri finanziari sull'esercizio.

Guardando al 2010, grande attenzione è posta sulla finalizzazione di un impegnativo piano di ristrutturazione del settore Cargo che vedrà impegnata la società nella definizione delle modalità di implementazione della strategia, già delineata nel corso della seconda metà del 2009, con l'obiettivo di portare tutti i suoi settori di *business* in condizione di generare risultati positivi.

In tal senso i dati previsionali 2010 - pur tenendo doverosamente presenti, da un lato l'aleatorietà del mercato e, dall'altro, gli impatti delle operazioni di ristrutturazione citate - puntano a mantenere quantomeno il sostanziale equilibrio economico raggiunto nel corso del 2009.

È opportuno inoltre ricordare che il mantenimento degli obiettivi del significativo piano di investimenti deliberato negli anni precedenti comporta rilevanti impegni finanziari; su tale fronte le operazioni di ricapitalizzazione deliberate dal Consiglio di Amministrazione della società nel settembre 2009 permetteranno un progressivo riequilibrio della struttura patrimoniale verso indicatori di maggior sostenibilità, agevolando la realizzazione del piano stesso, finalizzato al miglioramento qualitativo e quantitativo dell'offerta di trasporto. La posizione finanziaria di Trenitalia rimane tuttavia delicata considerato l'ammontare di investimenti necessari per il futuro.

Passando al settore riferito alla realizzazione e gestione della rete infrastrutturale, si conferma la solidità industriale di RFI SpA acquisita grazie a un percorso oramai intrapreso da diversi anni di razionalizzazione e riconfigurazione industriale e organizzativa del proprio *business*, con un risultato di esercizio a fine 2009 della società che mostra infatti, ancora una volta, segno positivo (8 milioni di euro).

In relazione ai servizi di disponibilità dell'Infrastruttura, RFI SpA ha formalizzato il 18 dicembre u.s. la proposta di Contratto di Servizio con lo Stato, a seguito di un'istruttoria portata avanti dagli Uffici competenti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. La sottoscrizione di tale contratto permane un'esigenza imprescindibile per conferire un assetto a regime di sostenibilità economica oltre che finanziaria delle attività di riferimento.

Sotto il profilo delle risorse messe a disposizione dallo Stato per l'attività di gestione corrente, il 2009 - con il riconoscimento di soli 849 milioni di euro - ha rappresentato un anno di grande difficoltà.

Il livello di stanziamenti previsti per il 2010 presenta un volume maggiore (975 milioni di euro), ma comunque non tale al momento da coprire il fabbisogno finanziario indicato nella proposta di Contratto di Servizio fatta ai Ministeri competenti (1.140 milioni di euro, di cui 1.040 milioni di euro per il servizio di disponibilità dell'infrastruttura).

Infatti, il *gap* tra il fabbisogno e lo stanziamento determina uno squilibrio significativo nei conti prospettici di RFI SpA - e del Gruppo - per l'anno 2010, che si evidenzia soprattutto per la componente dei servizi di disponibilità



dell'infrastruttura e ciò, nonostante siano stati revisionati da RFI SpA i corrispettivi richiesti, per tenere conto dei risultati raggiunti in attuazione del Piano d'Impresa 2007-2011 (risultati che, va evidenziato, hanno condotto la società stessa al grado di efficienza dei principali gestori infrastrutturali europei).

Peraltro, il livello di risorse previsto con la proposta di Contratto di Servizio contiene già elementi sfidanti per la società in termini di efficientamento del livello complessivo della struttura di costi; sfida che si sta contrassegnando, nei primi mesi del 2010, in una prosecuzione del percorso di analisi e valutazioni finalizzate a tesaurizzare tutti i benefici derivanti dalla revisione del modello organizzativo gestionale avviato nel corso del 2009, con particolare riguardo al tema dei nuovi modelli organizzativi della manutenzione.

Uguale attenzione organizzativa verrà posta al dimensionamento del servizio di Manovra, con l'individuazione di modelli gestionali più flessibili per allineare l'utilizzo delle risorse con la domanda di servizi espressa dalle Imprese Ferroviarie.

Sulle attività di circolazione è stato definito il modello organizzativo *standard* per tipologia di impianto in relazione all'attrezzaggio tecnologico, alle caratteristiche infrastrutturali e ai volumi di traffico, per finalizzare la razionalizzazione delle attività e la saturazione dei nastri lavorativi.

Sul versante dei volumi di produzione, continuerà nel corso del 2010 il *trend* di crescita della domanda di tracce sulla rete Alta Velocità/Alta Capacità (circa 12 milioni treno km vs. 6,9 del 2009): ciò in stretta relazione alla maggior capacità infrastrutturale seguita all'attivazione delle tratte Bologna-Firenze, Novara-Milano e Gricignano-Napoli.

Per quanto riguarda gli elementi di scenario presenti per il 2010 è da segnalare il percorso di completa attuazione della Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri, d'intesa con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 7 luglio 2009 (DPCM), dove viene evidenziato da un lato l'elenco degli impianti/scali merci facenti parte del patrimonio di RFI SpA funzionali alla operatività del trasporto merci sulla rete ferroviaria italiana, e dall'altro lato viene ipotizzato un percorso per gli altri impianti di proprietà di RFI SpA non funzionali all'operatività del Gestore: ciò anche al fine di ridurre gli oneri di manutenzione attualmente a carico dello Stato. Inoltre, nella stessa Direttiva viene richiesto ad RFI SpA di presentare al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la proposta per la definizione dei canoni per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale, di cui all'art. 17, comma 1, del D.Lgs. n. 188/2003 e la documentazione necessaria per la predisposizione del decreto di cui al citato articolo 17, comma 11: tali temi costituiranno filoni di lavoro rilevanti nell'anno, la cui finalizzazione rafforzerà ulteriormente il quadro complessivo entro cui si trova a operare il gestore d'Infrastruttura nazionale.

Per quanto attiene agli investimenti RFI SpA, in base agli obblighi assunti nei confronti dello Stato con il Contratto di Programma 2007-2011, provvede ad aggiornare annualmente il piano investimenti; per il 2009 tale aggiornamento non si è concluso nel corso dell'anno e il termine contrattuale è stato prorogato al fine di definire con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con il Ministero dell'Economia e delle Finanze un insieme di aspetti rilevanti in tema di programmazione delle opere e connesse modalità di finanziamento. La conclusione di questo processo diviene essenziale per assicurare continuità contrattuale e finanziaria alla politica di investimenti in programma.

Sotto il profilo finanziario è da segnalare che con la Legge Finanziaria 2009, recependo quanto disposto all'art. 60 commi 1 e 10 del d.l. 112/2008 (convertito con Legge n. 133/2008), non è stata assegnata alcuna risorsa di competenza aggiuntiva (in tabella D - capitolo 7122) ed è stato operato un definanziamento pari a 3.561 milioni di euro delle risorse di cassa stanziato per il triennio 2009- 2011 nella tabella F della Finanziaria 2008.

Come accennato in altra parte di questa Relazione, con la Legge Finanziaria 2010 (Legge n. 191 recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato") e la Legge di Bilancio n. 192 a essa collegata, si è prevista una nuova modalità di finanziamento a "*tranche*" per specifici progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei TEN-T e inseriti nel programma delle infrastrutture strategiche, aventi costi e tempi di realizzazione superiori, rispettivamente, a 2 miliardi di euro e a 4 anni dall'approvazione del progetto definitivo (e non suddivisibili in lotti funzionali di importo inferiore a 1 miliardo di euro), individuati con decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze. L'anno in corso dovrà pertanto vedere la finalizzazione del processo di individuazione delle infrastrutture aventi queste caratteristiche.

Infine, con riferimento al progetto Alta Velocità/Alta Capacità che, in coerenza con quanto a suo tempo stabilito dalla Convenzione del 9 dicembre 2003 tra RFI SpA e TAV (e successive modifiche), ha registrato nel corso dell'ultimo esercizio il suo sostanziale completamento, quest'ultima società è giunta a completare il suo obiettivo istituzionale concernente l'attivazione delle linee Alta Velocità/Alta Capacità a essa affidate.

Alla luce di quanto sopra, in coerenza con gli indirizzi e le logiche di efficientamento economico e organizzativo di Piano, è da ritenersi ormai non più differibile l'integrazione delle strutture societarie di RFI SpA e TAV.

Tale integrazione, su indicazione dei Consigli di Amministrazione della Capogruppo e della Controllante, dovrà realizzarsi mediante una operazione di fusione per incorporazione di TAV in RFI SpA.

Pertanto le due società avvieranno in tempi rapidi, in accordo con Ferrovie dello Stato, la predisposizione del progetto di fusione nonché la identificazione della migliore soluzione organizzativa in RFI SpA per consentire il completamento delle attività che verrebbero acquisite per effetto dell'operazione citata ottimizzando al contempo l'utilizzo nell'ambito della stessa RFI SpA delle competenze e delle risorse di TAV.

Il progetto di fusione verrà presentato entro l'estate ai Consigli di Amministrazione di RFI SpA e TAV per le relative determinazioni al fine di completare l'operazione entro il 2010, con retrodatazione degli effetti contabili e fiscali a far data dal 1° gennaio 2010 ai sensi dell'art. 2501-ter del codice civile.

Di Ferrovie dello Stato SpA

Sul presupposto, per le società del Gruppo, del realizzarsi nel 2010 dei rispettivi principali obiettivi, anche per il 2010 possono essere confermate le previsioni di risultato positivo della Capogruppo, anche in considerazione dell'apporto previsto in termini di vendite riconducibili alle attività di gestione del patrimonio immobiliare, acquisito da Ferrovie dello Stato nel corso del 2007.



Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio di Ferrovie dello Stato SpA

Il bilancio della società, chiuso al 31 dicembre 2009, evidenzia un utile netto di 70.072.556 euro. Tenuto conto che la Riserva legale non ha ancora raggiunto i limiti previsti dall'articolo 2430 del codice civile, si propone di destinare l'utile netto d'esercizio come segue:

- per il 5%, pari a 3.503.628 euro a Riserva legale;
- per il residuo importo, pari a 66.568.928 euro a utili a nuovo.

Roma, 16 aprile 2010

Il Consiglio di Amministrazione
L'Amministratore Delegato





Bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato al 31 dicembre 2009



Prospetti contabili

Stato patrimoniale attivo

	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI	112.000	112.000	-
B) IMMOBILIZZAZIONI			
I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI			
1) Costi di impianto e di ampliamento	2.610.210	552.025	2.058.185
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	32.411.469	35.196.851	(2.785.382)
3) Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	1.773.883	571.100	1.202.783
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	326.287.155	313.501.473	12.785.682
5) Avviamento	1.817.422	2.337.459	(520.037)
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	842.051.239	881.081.173	(39.029.934)
7) Altre	106.058.465	109.121.705	(3.063.240)
8) Differenza di consolidamento	1.556.413	3.112.827	(1.556.414)
Totale I	1.314.566.256	1.345.474.613	(30.908.357)
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI			
1) Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale	55.406.105.514	53.975.148.878	1.430.956.636
2) Materiale rotabile, navi traghetto, impianti e macchinario	7.511.786.648	6.842.750.122	669.036.526
3) Attrezzature industriali e commerciali	245.213.202	250.642.824	(5.429.622)
4) Altri beni	180.674.939	188.979.063	(8.304.124)
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	8.781.300.333	11.789.595.467	(3.008.295.134)
Totale II	72.125.080.636	73.047.116.354	(922.035.718)
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE			
1) Partecipazioni in:			
a) Imprese controllate	2.387.392	95.373	2.292.019
b) Imprese collegate	205.103.268	203.477.573	1.625.695
d) Altre imprese	188.635.580	189.792.304	(1.156.724)
totale 1)	396.126.240	393.365.250	2.760.990
2) Crediti:			
b) verso collegate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	375.000	0	375.000
- esigibili oltre l'esercizio successivo			-
totale b)	375.000	0	375.000
d) verso altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	132.200.811	127.064.521	5.136.290
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.827.052.617	1.955.207.448	(128.154.831)
totale d)	1.959.253.428	2.082.271.969	(123.018.541)
totale 2)	1.959.628.428	2.082.271.969	(122.643.541)
3) Altri titoli	0	0	0
Totale III	2.355.754.668	2.475.637.219	(119.882.551)
Totale B) IMMOBILIZZAZIONI	75.795.401.560	76.868.228.186	(1.072.826.626)

(segue)	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
C) ATTIVO CIRCOLANTE			
I. RIMANENZE			
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	877.910.372	800.459.953	77.450.419
2) Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	0	0	0
3) Lavori in corso su ordinazione	46.544.062	73.893.306	(27.349.244)
4) Prodotti finiti e merci	57.085	65.335	(8.250)
5) Acconti	2.654.187	2.952.727	(298.540)
6) Cespiti radiati da alienare	9.768.348	5.413.709	4.354.639
7) Immobili e terreni <i>trading</i>	898.511.438	856.965.326	41.546.112
Totale I	1.835.445.492	1.739.750.356	95.695.136
II. CREDITI			
1) Verso clienti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.590.124.818	1.645.770.999	944.353.819
- esigibili oltre l'esercizio successivo	156.802.644	221.058.490	(64.255.846)
	2.746.927.462	1.866.829.489	880.097.973
2) Verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	8.793.034	11.380.606	(2.587.572)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	8.793.034	11.380.606	(2.587.572)
3) Verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	11.975.568	14.936.498	(2.960.930)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	7.083.274	8.440.393	(1.357.119)
	19.058.842	23.376.891	(4.318.049)
4 bis) Crediti tributari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	829.607.742	1.956.542.301	(1.126.934.559)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.734.416.357	1.108.877.456	625.538.901
	2.564.024.099	3.065.419.757	(501.395.658)
4 ter) Imposte anticipate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	5.724.225	4.183.035	1.541.190
- esigibili oltre l'esercizio successivo	21.670.732	25.727.702	(4.056.970)
	27.394.957	29.910.737	(2.515.780)
5) Verso altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.304.475.810	1.986.081.247	318.394.563
- esigibili oltre l'esercizio successivo	43.594.356	57.919.874	(14.325.518)
	2.348.070.166	2.044.001.121	304.069.045
Totale II	7.714.268.560	7.040.918.601	673.349.959
III. ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI			
1) Partecipazioni in imprese controllate	0	11.723	(11.723)
2) Partecipazioni in imprese collegate	32.241.013	31.959.431	281.582
4) Altre partecipazioni	0	0	0
6) Altri titoli	16.038.311	20.892.464	(4.854.153)
Totale III	48.279.324	52.863.618	(4.584.294)
IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE			
1) Depositi bancari e postali	351.077.394	680.854.357	(329.776.963)
2) Assegni	402.530	265.715	136.815
3) Denaro e valori in cassa	28.174.050	50.723.362	(22.549.312)
4) Conti correnti di Tesoreria	728.305.184	1.271.095.205	(542.790.021)
Totale IV	1.107.959.158	2.002.938.639	(894.979.481)
Totale C) ATTIVO CIRCOLANTE	10.705.952.534	10.836.471.214	(130.518.680)
D) RATEI E RISCONTI			
I. DISAGGI SUI PRESTITI	0	0	0
II. ALTRI RATEI E RISCONTI	33.241.666	28.366.615	4.875.051
Totale D) RATEI E RISCONTI	33.241.666	28.366.615	4.875.051
TOTALE ATTIVO (A+B+C+D)	86.534.707.760	87.733.178.015	(1.198.470.255)

importi in euro

Stato patrimoniale passivo

	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
A) PATRIMONIO NETTO			
I. CAPITALE	38.790.425.485	38.790.425.485	0
II. RISERVA DA SOVRAPREZZO DELLE AZIONI	0	0	0
III. RISERVE DI RIVALUTAZIONE			
1. Riserva ex art. 15 D.L. 185/2008	177.084.324	177.084.324	0
IV. RISERVA LEGALE	10.988.202	10.423.539	564.663
V. RISERVE STATUTARIE			
VI. RISERVA PER AZIONI PROPRIE IN PORTAFOGLIO			
VII. ALTRE RISERVE			
1. Contributi della U.E., di Enti pubblici e di terzi per incrementi patrimoniali	2.796.604	2.796.604	0
2. Versamenti in conto futuri aumenti di capitale	0	0	0
3. Riserva straordinaria	27.896.982	27.896.982	0
4. Avanzo da scissione	254.599.169	254.599.169	0
5. Altre riserve			
- Riserva di consolidamento	2.238.829	2.240.004	(1.175)
- Riserva da differenze di traduzione	5.394.375	5.261.167	133.208
Totale VII	292.925.959	292.793.926	132.033
VIII. UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	(3.180.291.089)	(3.186.785.979)	6.494.890
IX. UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	26.912.469	7.678.428	19.234.041
Patrimonio netto di Gruppo	36.118.045.350	36.091.619.723	26.425.627
Capitale e riserve di terzi	109.619.116	110.604.244	(985.128)
Utile (Perdita) di terzi	17.200.699	7.852.400	9.348.299
Totale A) PATRIMONIO NETTO	36.244.865.165	36.210.076.367	34.788.798
B) FONDI PER RISCHI E ONERI			
1. Per trattamento di quiescenza e obblighi simili	0	0	0
2. Per imposte, anche differite	61.884.070	70.929.857	(9.045.787)
3. Fondo ristrutturazione industriale	17.750.775	228.126.179	(210.375.404)
4. Fondo ristrutturazione ex lege 448/98 e relativo fondo integrativo	22.537.196.067	22.977.537.866	(440.341.799)
5. Fondo ristrutturazione settore Cargo	0	0	0
6. Fondo manutenzione ordinaria	2.323.000.000	2.323.000.000	0
7. Altri	2.220.110.167	2.024.160.486	195.949.681
Totale B) FONDI PER RISCHI E ONERI	27.159.941.079	27.623.754.388	(463.813.309)
C) TRATAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	2.593.130.723	2.856.245.809	(263.115.086)
D) DEBITI			
1) Obbligazioni			
- esigibili entro l'esercizio successivo	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio successivo	3.292.400.000	3.292.400.000	0
	3.292.400.000	3.292.400.000	0

(segue)	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
4) Debiti verso banche			
- esigibili entro l'esercizio successivo	592.117.879	355.206.563	236.911.316
- esigibili oltre l'esercizio successivo	6.585.529.094	6.672.431.203	(86.902.109)
	7.177.646.973	7.027.637.766	150.009.207
5) Debiti verso altri finanziatori			
- esigibili entro l'esercizio successivo	216.860.298	711.417.539	(494.557.241)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	2.129.102.981	2.283.310.601	(154.207.620)
	2.345.963.279	2.994.728.140	(648.764.861)
6) Acconti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.572.126.291	2.103.970.825	468.155.466
- esigibili oltre l'esercizio successivo	133.720	158.810	(25.090)
	2.572.260.011	2.104.129.635	468.130.376
7) Debiti verso fornitori			
- esigibili entro l'esercizio successivo	3.184.899.674	3.409.699.443	(224.799.769)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	42.123.507	22.623.456	19.500.051
	3.227.023.181	3.432.322.899	(205.299.718)
9) Debiti verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	3.556.238	181.995	3.374.243
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	3.556.238	181.995	3.374.243
10) Debiti verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	122.148.373	100.218.343	21.930.030
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	122.148.373	100.218.343	21.930.030
12) Debiti tributari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	160.407.834	168.512.458	(8.104.624)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	186.218	444.066	(257.848)
	160.594.052	168.956.524	(8.362.472)
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
- esigibili entro l'esercizio successivo	303.703.798	344.090.273	(40.386.475)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	86.987.649	93.214.532	(6.226.883)
	390.691.447	437.304.805	(46.613.358)
14) Altri debiti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	935.272.670	1.156.606.738	(221.334.068)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	45.221.786	96.109.960	(50.888.174)
	980.494.456	1.252.716.698	(272.222.242)
Totale D) DEBITI	20.272.778.010	20.810.596.805	(537.818.795)
E) RATEI E RISCONTI			
I. AGGI SUI PRESTITI	0	0	0
II. ALTRI RATEI E RISCONTI	263.992.783	232.504.646	31.488.137
Totale E) RATEI E RISCONTI	263.992.783	232.504.646	31.488.137
TOTALE PASSIVO (A+B+C+D+E)	86.534.707.760	87.733.178.015	(1.198.470.255)

importi in euro

Conti d'ordine

	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
1. RISCHI			
1.1 Fidejussioni	2.602.729.779	1.307.920.788	1.294.808.991
1.2 Avalli	0	0	0
1.3 Altre garanzie personali	0	0	0
1.4 Altre garanzie reali	3.293.609.600	3.293.609.600	0
1.5 Altri rischi	420.195	319.686	100.509
totale 1)	5.896.759.574	4.601.850.074	1.294.909.500
2. IMPEGNI			
2.1 Beni in <i>leasing</i>	0	0	0
2.2 Altri impegni	2.728.343.437	2.330.505.580	397.837.857
totale 2)	2.728.343.437	2.330.505.580	397.837.857
3. BENI DI TERZI IN CONSEGNA			
3.1 Altri beni di terzi	45.532.633	45.533.147	(514)
totale 3)	45.532.633	45.533.147	(514)
4. ALTRI CONTI D'ORDINE			
4.1 Fonti di finanziamento previste nel contratto di programma e contributi diversi per investimenti da realizzare	26.612.270.000	31.790.415.000	(5.178.145.000)
4.1.1 Somme da ricevere dallo Stato	21.366.388.000	27.293.367.000	(5.926.979.000)
4.1.2 Somme residue a fine esercizio per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi	5.245.882.000	4.497.048.000	748.834.000
4.2 Somme da erogare per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	0	250.000.000	(250.000.000)
4.4 Fondo di solidarietà	26.502.424	24.812.465	1.689.959
4.5 Altri	2.325.453	3.149.300	(823.847)
totale 4)	26.641.097.877	32.068.376.765	(5.427.278.888)
TOTALE CONTI D'ORDINE	35.311.733.521	39.046.265.566	(3.734.532.045)

importi in euro

(segue)	2009	2008	Variazioni
10) Ammortamenti e svalutazioni			
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	80.064.464	78.215.544	1.848.920
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	1.262.519.762	1.142.272.784	120.246.978
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	2.549.104	436.855	2.112.249
d) svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	48.360.889	58.824.636	(10.463.747)
totale 10)	1.393.494.219	1.279.749.819	113.744.400
11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(81.355.349)	(13.658.734)	(67.696.615)
12) Accantonamenti per rischi	86.425.407	286.119.819	(199.694.412)
13) Altri accantonamenti	982.793	2.794.467	(1.811.674)
14) Oneri diversi di gestione	102.758.131	142.035.108	(39.276.977)
Totale B) COSTI DELLA PRODUZIONE	9.388.845.803	10.015.136.374	(626.290.571)
Differenza tra valore e costi della produzione (A-B)	236.460.882	201.192.964	35.267.918
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
15) Proventi da partecipazioni			
- in imprese controllate e collegate	11.988.277	1.041.325	10.946.952
- in altre imprese	4.697.757	4.348.999	348.758
totale 15)	16.686.034	5.390.324	11.295.710
16) Altri proventi finanziari			
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni:			
- da imprese controllate e collegate	0	0	0
- da altri	33.740	412.640	(378.900)
totale a)	33.740	412.640	(378.900)
c) da titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	321.791	227.199	94.592
d) proventi diversi dai precedenti:			
- da imprese controllate e collegate	871.580	1.118.242	(246.662)
- da altri	76.971.379	129.103.519	(52.132.140)
totale d)	77.842.959	130.221.761	(52.378.802)
totale 16)	78.198.490	130.861.600	(52.663.110)
17) Interessi e altri oneri finanziari			
- verso imprese controllate e collegate	122.796	765.405	(642.609)
- verso altri			
- su debiti obbligazionari	76.063.894	146.783.076	(70.719.182)
- su debiti verso Istituti finanziari	187.578.089	299.852.147	(112.274.058)
- oneri finanziari diversi	61.334.680	37.019.959	24.314.721
totale 17)	325.099.459	484.420.587	(159.321.128)
17 bis) Utili e (perdite) su cambi	(1.409.398)	(15.473.185)	14.063.787
Totale C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(231.624.333)	(363.641.848)	132.017.515



Nota integrativa al bilancio consolidato al 31 dicembre 2009



Sezione 1

Contenuto e forma del bilancio consolidato

Il bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2009 è costituito da Stato Patrimoniale, Conto Economico e Nota Integrativa; in allegato a quest'ultima è riportato il Rendiconto Finanziario.

Come noto, il bilancio consolidato permette di esaminare la situazione patrimoniale, economica e finanziaria di tutte le imprese che, sottoposte a un regime di controllo diretto e indiretto da parte della Capogruppo, rientrano nella cosiddetta area di consolidamento. A tal fine, oltre agli schemi in precedenza indicati, si riporta il prospetto di raccordo tra patrimonio netto e risultato della Controllante e patrimonio netto e risultato di esercizio consolidato. Per quanto riguarda ulteriori dati sui fatti di rilievo avvenuti nel corso dell'esercizio e dopo la chiusura dello stesso e per le indagini giudiziarie in corso, si fa rinvio a quanto indicato nella Relazione sulla Gestione.

I prospetti contabili sono espressi in unità di euro, mentre gli importi inclusi nella nota integrativa sono espressi in migliaia di euro, ove non altrimenti indicato.

Si informa che la società PricewaterhouseCoopers SpA esercita le attività una volta definite di controllo contabile ex art. 2409 bis del codice civile e ora, a seguito dell'entrata in vigore del D. Lgs. n. 39/2010, definite di revisione legale del bilancio.

Il bilancio consolidato è redatto sulla base dei bilanci al 31 dicembre 2009 della Capogruppo e delle imprese rientranti nell'area di consolidamento, indicate nell'allegato 1, già approvati dalle rispettive assemblee degli azionisti, o, se non ancora approvati, predisposti dai rispettivi Consigli di Amministrazione, opportunamente riclassificati, ove necessario, per uniformarli ai criteri di valutazione e di esposizione adottati dalla Controllante.

Area di consolidamento

Il bilancio consolidato del Gruppo include i bilanci della Ferrovie dello Stato SpA e delle società nelle quali la Capogruppo detiene, direttamente o indirettamente, la maggioranza del capitale sociale, ovvero esercita un'influenza dominante nell'assemblea ordinaria delle stesse.

Le imprese incluse nell'area di consolidamento sono consolidate con il metodo integrale e proporzionale, come dettagliatamente descritto nel seguito.

Variazioni area di consolidamento

Si segnala che nell'esercizio 2009 sono entrate a far parte dell'area di consolidamento le seguenti società:

- TX Logistik Danimarca, costituita lo scorso anno dalla TX Logistik AG, e divenuta operativa nel corso del 2009;
- Grandi Stazioni Ingegneria Srl, società controllata al 100% da Grandi Stazioni, divenuta operativa nel corso del secondo semestre 2009;
- Trenitalia Le Nord Srl, società costituita in quote paritetiche da Trenitalia SpA con LeNord SpA (Gruppo Ferrovie Nord Milano).

Sono invece uscite dall'area di consolidamento le società:

- Servizi Ferroviari Portuali - Ferport Srl, posta in liquidazione nel mese di maggio 2009;
- Nord Est Terminal - Net SpA, posta in liquidazione il 21 luglio 2009;
- Società Logistica Ferroviaria - S.L.F. Srl, posta in liquidazione a settembre 2009.

Metodi di consolidamento

Il consolidamento con il *metodo dell'integrazione globale* si può così sintetizzare:

- assunzione delle attività, delle passività, dei costi e dei ricavi delle imprese consolidate;
- eliminazione del valore di carico delle partecipazioni incluse nell'area di consolidamento a fronte del relativo patrimonio netto, all'atto del primo consolidamento. Le eventuali differenze sono imputate nel bilancio consolidato, ove possibile, agli elementi dell'attivo e del passivo. L'eventuale residuo, se negativo, viene iscritto nella voce del patrimonio netto denominata "Riserva di consolidamento" ovvero, quando esso sia dovuto a previsioni di risultati economici sfavorevoli, è iscritto in un'apposita voce denominata "Fondo di consolidamen-

to per rischi e oneri”; se positivo, viene iscritto nella voce denominata “Differenza di consolidamento” ovvero, qualora se ne presentino i presupposti, viene portato in diretta diminuzione della riserva di consolidamento fino a concorrenza della stessa. Il valore della “Differenza di consolidamento” viene ammortizzato in un periodo di cinque esercizi, ovvero, se ne ricorrono le condizioni, in un periodo di durata superiore espressamente motivato in nota integrativa;

- elisione dei debiti e dei crediti intercorrenti fra le imprese incluse nell’area di consolidamento;
- elisione delle partite di costo e di ricavo intercorse fra le imprese consolidate;
- eliminazione degli utili e delle perdite derivanti da operazioni tra imprese consolidate che non si siano realizzati attraverso successivi scambi con terze parti, relative a cessioni di beni che permangono come rimanenze o immobilizzazioni presso l’impresa acquirente;
- rilevazione degli effetti fiscali delle operazioni di consolidamento.

Il consolidamento con il *metodo proporzionale* prevede l’assunzione, linea per linea, di quota parte delle attività, passività, ricavi e costi della società partecipata con controllo congiunto. L’eliminazione del valore di carico della partecipazione avviene a fronte della sola quota di patrimonio netto di pertinenza del gruppo e non origina, pertanto, la quota di patrimonio netto dei terzi. Le eventuali differenze di consolidamento subiscono un trattamento analogo a quanto riportato per il metodo integrale.

Gli utili e le perdite infragruppo sono eliminati proporzionalmente, così come le altre rettifiche di consolidamento. L’elenco di queste società è riportato nell’allegato 2.

Le società collegate sulle quali la Capogruppo esercita, direttamente o indirettamente, un’influenza significativa o detiene una quota di capitale sociale tra il 20% (10% per le società con azioni quotate in borsa) e il 50% sono valutate con il metodo del patrimonio netto. L’elenco di queste società è riportato nell’allegato 3.

Riguardo le società valutate con il *metodo del patrimonio netto*, l’eventuale maggior valore di carico rispetto alla corrispondente frazione del patrimonio netto della partecipata, manifestatosi al momento della prima applicazione di tale metodo, rimane iscritto nella voce “Partecipazioni” e viene ammortizzato in relazione alla natura del bene cui tale differenza si riferisce. Con specifico riferimento alla differenza attribuibile ad avviamento, essa viene ammortizzata in un periodo di cinque esercizi, ovvero, se ne ricorrono le condizioni, in un periodo di durata superiore espressamente indicato in nota integrativa.

Le partecipazioni assoggettate a liquidazione, ed escluse dall’area di consolidamento, sono iscritte al valore di carico riveniente dall’ultimo consolidamento, rettificato per tenere conto delle eventuali minusvalenze emergenti dai relativi bilanci intermedi di liquidazione.

Moneta di conto

Il bilancio consolidato è redatto in euro.



Bilanci in valuta

I bilanci espressi in moneta diversa da quella di conto sono convertiti con il metodo del cambio corrente. In base a tale criterio le voci di bilancio sono state convertite come segue:

- Attività e passività: ai cambi alla fine dell'anno;
- Costi e ricavi: ai cambi medi dell'anno;
- Patrimonio netto: ai cambi storici di formazione.

Le differenze di conversione così originatesi sono portate in aumento o in diminuzione del patrimonio netto mediante accredito o addebito alla voce denominata "Riserva da differenze di traduzione".

Criteri di valutazione

I criteri di valutazione sono determinati in conformità con le disposizioni del codice civile e del D.Lgs.127/91, senza operare alcuna deroga, e sono conformi a quelli applicati per la redazione del bilancio consolidato del precedente esercizio.

Tali criteri sono quelli utilizzati nel bilancio di esercizio della Capogruppo e nel seguito esposti, a eccezione di quanto riportato nel seguito.

Partecipazioni

Le partecipazioni in imprese controllate non consolidate e collegate sono valutate secondo quanto illustrato nell'ambito dei "Metodi di consolidamento".

Beni in locazione finanziaria

I beni in locazione finanziaria sono iscritti secondo il cosiddetto "metodo finanziario", previsto dal principio contabile internazionale IAS n. 17, recepito dal principio contabile emanato dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri, modificato dall'OIC (Documento n. 17).



Sezione 2

Criteri di redazione del bilancio consolidato e criteri di valutazione di Gruppo

a) Criteri di redazione

Il bilancio consolidato è stato redatto in ottemperanza alle disposizioni di legge, integrate dai principi contabili nazionali e, in mancanza, dai principi contabili internazionali (IAS/IIFRS).

Le riclassifiche operate al 31 dicembre 2008 in alcune voci, volte a meglio rappresentare la situazione patrimoniale, finanziaria ed economica del Gruppo, sono state effettuate anche sui corrispondenti valori dell'esercizio precedente, ai sensi del comma 5 art. 2423 ter del codice civile. Nei commenti alle singole voci di bilancio, contenuti nella successiva Sezione 3, è puntualmente indicato il valore delle singole riclassifiche effettuate sui saldi 2008.

In aderenza al disposto dell'art. 32 del D.Lgs. n. 127/91 la struttura e il contenuto dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico consolidati sono quelli prescritti per il bilancio d'esercizio delle imprese incluse nel consolidamento. Alla presenza di una diversa disciplina, il bilancio delle società controllate è riclassificato, per fornire una visione più chiara della situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Operazioni con parti correlate

In ottemperanza a quanto richiesto dall'art. 38, comma 1 lett. o-quinquies), la Nota Integrativa deve indicare, tra l'altro, le informazioni relative alle operazioni realizzate dalle Società con Parti a esse Correlate, qualora le stesse siano "rilevanti" e "concluse a condizioni no di mercato". Al fine di consentire una corretta e completa informativa su tale tema, è stata emanata una "Procedura Amministrativo Contabile" da parte del Dirigente Preposto con la quale sono state date delle Linee Guida in materia alle Società consolidate.

Con tale procedura, da un lato, sono state fornite indicazioni generali sui criteri di rilevanza e su cosa si debba intendere per "normali condizioni di mercato", e dall'altro, in considerazione della numerosità dei soggetti coinvolti, sono stati disciplinati i flussi informativi verso le competenti strutture delegate alla redazione dei documenti contabili, finalizzati al reperimento delle informazioni richieste per legge.

In particolare, anche in applicazione, laddove possibile, dei criteri forniti dall'art. 2621 del c.c. in materia di "false comunicazioni sociali", sono state considerate, senz'altro, quantitativamente rilevanti le operazioni poste in essere con Parti Correlate che impegnano la Società per un importo di valore uguale o superiore a euro 500.000 e, in ogni caso, di importo non inferiore al 1% del patrimonio netto della Società tratto dal più recente stato patrimoniale pubblicato e qualitativamente rilevanti tutte le operazioni poste in essere con i cd. "Dirigenti Strategici", così come definiti dallo IAS 24. In sede di applicazione della procedura, ogni singola Società ha valutato l'esigenza di ampliare i criteri forniti dalle Linee Guida.

Per la definizione di "normali condizioni di mercato" si è fatto riferimento a quanto indicato nella Relazione Illustrativa al D. Lgs. 173/2008 che ha introdotto il citato punto 22-bis.

b) Criteri di valutazione di Gruppo

Immobilizzazioni immateriali

Sono iscritte al costo di acquisto o produzione interna comprensiva degli oneri accessori imputabili e sono esposte al netto delle quote di ammortamento, calcolate in misura costante in funzione della residua possibilità di utilizzazione del bene.

Le immobilizzazioni immateriali che, alla data di chiusura dell'esercizio, siano durevolmente di valore inferiore a quello di iscrizione in bilancio sono iscritte a tale minor valore.

Qualora vengano meno le cause che hanno generato le svalutazioni, i valori delle immobilizzazioni sono ripristinati nei limiti delle svalutazioni effettuate e tenendo conto degli ammortamenti maturati. Il ripristino di valore non è effettuato per l'avviamento e per i costi pluriennali.

Le rivalutazioni sono effettuate in ottemperanza alle leggi speciali, generali o di settore.

I costi di impianto e di ampliamento, di ricerca, sviluppo e pubblicità, se di accertata utilità pluriennale, sono capitalizzati previo consenso del Collegio Sindacale.

L'avviamento, se acquisito a titolo oneroso, è iscritto, se si prevede la possibilità di recupero attraverso redditi futuri generati dalla stessa azienda (o ramo d'azienda), con il consenso del Collegio Sindacale e nei limiti del solo costo sostenuto.



I costi e le spese pluriennali vengono ammortizzati in cinque anni, a meno di quelli sostenuti da RFI SpA, che vengono ammortizzati con il criterio più avanti esposto in specifico paragrafo; gli oneri accessori sostenuti per l'emissione di prestiti obbligazionari sono ammortizzati nel periodo di durata del prestito.

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali sono iscritte al costo di acquisto o di costruzione interna comprensivo degli oneri accessori imputabili, al netto degli ammortamenti.

Le immobilizzazioni materiali che, alla data di chiusura dell'esercizio, risultino durevolmente di valore inferiore a quello di iscrizione in bilancio sono iscritte a tale minor valore. Qualora vengano meno le cause che hanno generato le svalutazioni, i valori delle immobilizzazioni sono ripristinati nei limiti delle svalutazioni effettuate e tenendo conto degli ammortamenti maturati.

Si segnala che, nel corso dell'esercizio 2009, Trenitalia SpA, per una migliore rappresentazione del valore degli immobili, ha proceduto allo scorporo del valore dei terreni insito in quello dei fabbricati.

Si ricorda, inoltre, che, lo scorso esercizio, la stessa Trenitalia SpA, ha provveduto a rideterminare la vita utile dei rotabili, suddividendo il parco rotabili in "cluster" omogenei sotto il profilo della tecnologia, e per ogni "cluster" sono state individuate quattro classi di "componenti" per le quali è stato definito il processo di ammortamento relativo. Per ogni dettaglio si fa rinvio a quanto evidenziato nel Bilancio Consolidato chiuso al 31 dicembre 2008.

Le rivalutazioni sono effettuate in ottemperanza alle leggi speciali, generali, o di settore. In particolare, nel corso del 2008 è stata effettuata la rivalutazione di alcuni fabbricati ai sensi dell'art. 15, commi 16 e 23 del Decreto Legge 185/2008 (D.L. cosiddetto "Anti-Crisi), convertito in Legge n. 2 del 28 gennaio 2009, sulla base dei plusvalori indicati in perizia. Il saldo attivo di tale rivalutazione è stato accantonato in una Riserva di Rivalutazione specifica, così come disposto al comma 18 del sopra menzionato Decreto Legge, al netto del valore del Fondo imposte differite prudenzialmente costituito.

Gli ammortamenti sono calcolati in modo sistematico e costante sulla base delle aliquote ritenute rappresentative della vita utile economico-tecnica stimata dei cespiti, a eccezione di quanto di seguito esposto. Nell'anno di acquisizione o di costruzione è applicata un'aliquota ridotta rispetto all'aliquota ordinaria in funzione dell'effettivo utilizzo, salvo per gli immobili (terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale) ai quali si applica sempre l'aliquota ordinaria.

Le spese di manutenzione delle immobilizzazioni materiali sono imputate al conto economico quando sostenute, salvo quelle aventi natura incrementativa, che sono capitalizzate.

Le immobilizzazioni materiali non più utilizzate, destinate all'alienazione, cessione o distruzione sono riclassificate all'attivo circolante alla voce rimanenze, e iscritte al minore tra il valore netto contabile e il presumibile valore netto di realizzo.

Criteri di determinazione degli ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali e materiali da parte di RFI SpA

Come già illustrato nel bilancio consolidato 2006, cui si fa rimando per tutti gli approfondimenti necessari, RFI SpA ha modificato il criterio di determinazione degli ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali e materiali, passando dal criterio a quote costanti a quello a quote variabili.

Quest'ultimo criterio di ammortamento è basato su quanto disposto dall'art. 1 comma 87 della Legge Finanziaria 2006 che recita: *"Il costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione della infrastruttura ferroviaria, comprensivo dei costi accessori e degli altri oneri e spese direttamente riferibili alla stessa nonché, per il periodo di durata dell'investimento e secondo il medesimo profilo di ammortamento dei costi diretti, degli oneri connessi al finanziamento dell'infrastruttura medesima, è ammortizzato con il metodo "a quote variabili in base ai volumi di produzione", sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione totale prevista durante il periodo di concessione. Nell'ipotesi di preesercizio, l'ammortamento inizia dall'esercizio successivo a quello di termine del preesercizio. Ai fini fiscali, le quote di ammortamento sono determinate con il decreto del Ministero dell'economia e delle finanze in coerenza con le quote di ammortamento di cui al comma 86"*.



Nell'applicazione di tale metodo l'art. 1, comma 87, della Legge n. 266/2005, prevede che oggetto di ammortamento non è il costo dei singoli cespiti costituenti l'infrastruttura ferroviaria, bensì *"il costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione dell'infrastruttura"* medesima.

Di conseguenza, il costo ammortizzabile degli investimenti è dato dalla somma di tutti i costi sostenuti e non ancora ammortizzati e di quelli da sostenere coerentemente con la capacità di produzione degli investimenti stessi lungo la durata della Concessione, escludendo dalla base ammortizzabile il previsto valore residuo dell'infrastruttura ferroviaria al termine della Concessione per tener conto della relativa non gratuita devolvibilità.

Le immobilizzazioni immateriali e materiali che compongono l'Infrastruttura ferroviaria sono state articolate in 7 direttrici separando la Rete AV/AC e la Rete convenzionale, a sua volta suddivisa fra rete fondamentale e rete complementare, come da Decreto del Ministero dei Trasporti del 18 agosto 2006 (G.U. n°227 del 29 settembre 2006) recante *"Aggiornamento del canone di utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria nazionale"* secondo la seguente ripartizione:

- Rete Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC) ;
- Rete convenzionale - rete fondamentale Trasversale padana e transiti internazionali;
- Rete convenzionale - rete fondamentale Tirrenica Nord e affluenze;
- Rete convenzionale - rete fondamentale Dorsale e affluenze;
- Rete convenzionale - rete fondamentale Tirrenica Sud;
- Rete convenzionale - rete fondamentale Adriatica e trasversali appenniniche;
- Rete convenzionale - rete complementare, considerata come un'unica direttrice comprendente tutte le porzioni della rete che non fanno parte della rete fondamentale.

La Rete Alta Velocità/Alta Capacità potrà a sua volta essere articolata in ulteriori direttrici e le direttrici della Rete convenzionale potranno subire modifiche in conseguenza degli aggiornamenti del decreto del Pedaggio.

L'adozione del metodo di ammortamento introdotto dalla norma *"«a quote variabili in base ai volumi di produzione»"*, sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione totale previste durante il periodo di concessione" richiede l'identificazione dell'unità di prodotto che è stata individuata nel "treno km", sia per la Rete Alta Velocità/Alta Capacità sia per la Rete convenzionale: il treno km è definito come la percorrenza complessiva dei treni su un'infrastruttura ferroviaria espressi in milioni/anno.

Per ogni direttrice RFI SpA utilizza quale indicatore della quantità prodotta nell'esercizio, cui il Bilancio è riferito, il numero dei treni km effettivamente venduti nell'anno e risultanti da specifici sistemi di rilevamento della Società; RFI SpA effettua quindi la previsione dei treni km che saranno venduti a partire dall'anno successivo a quello cui il Bilancio d'esercizio è riferito fino all'ultimo anno di vita della Concessione, su base di stima fino a un massimo di dieci anni successivi e con un profilo costante, rispetto ai livelli del decimo anno, dall'undicesimo anno fino all'ultimo anno di vita della Concessione.

Annualmente, in occasione della redazione del Bilancio d'esercizio, RFI SpA provvede ad aggiornare la previsione del costo complessivo dell'investimento e i corrispondenti volumi complessivi di produzione, dall'anno di riferimento fino al termine della Concessione, imputabili a ciascuna direttrice, tenendo anche conto dei nuovi investimenti entrati in esercizio nel corso dell'anno cui il Bilancio d'esercizio è riferito, al netto dei relativi contributi pubblici in conto impianti ottenuti e degli ammortamenti effettuati, oltre che di eventuali cessioni o dismissioni.

Per l'esercizio 2009 il volume di treni km è indicato nella tabella che segue:

Direttrici	Volume treni km anno 2009 - Consuntivi	Volume treni km dal 2009 al 2060
Alta Velocità/Alta Capacità	6,90	1.610
Trasversale padana e transiti internazionali	51,7	2.993
Tirrenica Nord e affluenze	38,5	2.182
Dorsale e affluenze	85,9	5.489
Tirrenica Sud	15,4	825
Adriatica e trasversali appenniniche	27,7	1.555
Rete Complementare	96,1	5.087
Totale	322	19.741

valori in milioni di euro

Per ogni direttrice la percentuale di utilizzo nell'esercizio, ai sensi dell'articolo 1 comma 87, è determinata dal rapporto tra i treni km effettivamente venduti nell'esercizio e i treni km previsti dall'anno successivo di redazione dello stesso Bilancio di esercizio fino al termine della Concessione, sommati a quelli effettivamente venduti nell'anno e pari per l'esercizio 2009 ai seguenti valori:

Direttrice	Indicatore di produzione %
Rete Alta Velocità/Alta Capacità	0,43%
Rete convenzionale - rete fondamentale	
Trasversale padana e transiti internazionali	1,73%
Tirrenica Nord e affluenze	1,76%
Dorsale e affluenze	1,57%
Tirrenico Sud	1,87%
Adriatica e trasversali appenniniche	1,78%
Rete convenzionale - rete complementare	
Rete complementare	1,89%

I volumi di produzione stimati per la Rete Alta Velocità/Alta Capacità, dal 2008 e fino al termine della Concessione sono, coerentemente, quelli riguardanti l'intero Asse Torino-Milano-Napoli, secondo una curva previsionale, contenuta del *Dossier* di Valutazione aggiornato approvato a luglio 2008 dal Consiglio di Amministrazione della società, che tiene conto del fatto che nei primi anni di utilizzo di tale Rete Alta Velocità/Alta Capacità (2007-2012) non è operativo l'intero sistema. Tale curva previsionale, in coerenza con quanto già descritto per le direttrici della Rete convenzionale, è stata stimata nei primi dieci anni a partire dal presente esercizio, e mantenuta costante ai livelli stimati nel decimo anno dall'undicesimo anno fino al termine della Concessione.

Il costo complessivo degli investimenti da ammortizzare, riguardante la Rete Alta Velocità/Alta Capacità, è dato dai costi sostenuti fino a tutto l'esercizio 2009, di quelli da sostenere relativamente ai costi di realizzazione delle opere, alle spese incrementative, ai rinnovi e agli oneri connessi ai finanziamenti contratti e da contrarre per la

realizzazione degli investimenti stessi lungo la durata della Concessione al netto dei contributi conto impianti ricevuti e attesi. Per la previsione delle spese incrementative e dei rinnovi lungo la vita della Concessione è stata utilizzata la valutazione a tale titolo effettuata e inserita all'interno del *dossier* di valutazione sopra citato.

Ai fini fiscali le quote di ammortamento annue del costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione della infrastruttura ferroviaria sono determinate con Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, in coerenza con le quote di ammortamento annuo come determinate, in conformità a quanto previsto, ai fini civilistici, dall'art. 1, comma 87, della Legge 23 dicembre 2005, n. 266, secondo i criteri sopra indicati, integrati da quanto previsto dall'articolo 1, comma 86, della stessa Legge n. 266/2005 nella parte in cui stabilisce che i contributi in conto impianti da parte dello Stato si considerano fiscalmente irrilevanti e, quindi, non riducono il valore fiscale del bene. Il Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze è stato emanato in data 23 luglio 2007 ed è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 233 del 6 ottobre 2007.

L'art. 1 del Decreto, nel fornire valenza fiscale agli ammortamenti civilistici determinati e iscritti nei relativi Bilanci della società, stabilisce altresì che i finanziamenti effettuati dallo Stato a titolo di contributi in conto impianti si considerano fiscalmente irrilevanti e, quindi, non riducono il valore fiscale del bene finanziato, consentendo così alla società di integrare fiscalmente, mediante apposite variazioni extracontabili, le quote di ammortamento annue stanziare a conto economico, per la parte di esse riferibile ai contributi in conto impianti.



Alla luce di quanto sopra esposto, le aliquote di ammortamento utilizzate per le altre immobilizzazioni materiali sono le seguenti:

Fabbricati	
Fabbricati civili strumentali	1%-2%
Fabbricati industriali	1%-2%
Fabbricati civili non strumentali	1,5%
Parcheggi	1,5%
Materiale rotabile e navi traghetto	
Componenti da ripristinare	20%
Componenti a usura	20%
Obsolescenza/ <i>Restyling</i> /Sicurezza Trainante	8%
Obsolescenza/ <i>Restyling</i> /Sicurezza Trainato	10%
Vita intera accelerato ante 2000	4,3%
Vita intera nuovi ingressi dal 2000	3,3%
Manutenzione di secondo livello capitalizzata	20%
Manutenzione incrementativa (grandi interventi <i>revamping</i>) ante 2008	5,5%
Impianti industriali	
Macchinari e tecnologie d'officina	5%
Impianti fissi magazzini industriali serbatoi	4%
Magazzini industriali	2%
Attrezzatura industriale	
Mezzi circolanti su strada	7,5%
Macchinari e attrezzatura	10%
Mezzi di carico	10%
Impianti di comunicazione	20%-25%
Altri beni	
Autoveicoli	20%-25%
Mobili e arredi	12%
Macchine d'ufficio ordinarie	12%
Macchine d'ufficio elettroniche	20%
Telefoni cellulari	20%
Impianti specifici mense e ferrotel	12%
Attrezzature mense e ferrotel	25%
Impianti generici mense e ferrotel	8%
Attrezzatura varia e minuta	12%
Apparecchiatura sanitaria	12,5%

Immobilizzazioni finanziarie

Partecipazioni non consolidate

Sono valutate al costo di acquisizione o sottoscrizione comprensivo degli oneri accessori imputabili e rettificato, ove necessario, per perdite durevoli di valore. Le perdite di valore eccedenti i corrispondenti valori di carico sono iscritte tra i fondi per rischi e oneri.

Qualora vengano meno i presupposti delle svalutazioni, è ripristinato il valore della partecipazione fino a concorrenza, al massimo, del costo originario.

Le partecipazioni per le quali siano in atto scelte strategiche di cessione, sono trasferite all'attivo circolante al minore tra il valore iscritto in bilancio e il presunto valore di realizzo.

Titoli e azioni proprie

Valgono i criteri illustrati per le partecipazioni.

Rimanenze

Sono iscritte, generalmente, al minore tra il costo di acquisto o produzione e il presunto valore di realizzazione. In particolare si precisa che:

- gli immobili di *trading*, detenuti interamente dalla Capogruppo e costituiti da immobili destinati alla vendita, rivvenienti dal patrimonio immobiliare di RFI SpA, sono iscritti al minore fra il costo di acquisizione (corrispondente ai valori risultanti dal bilancio di scissione) e il valore di mercato determinato con perizia di soggetto terzo;
- le giacenze di magazzino, detenute per la quasi totalità dalle controllate RFI SpA e Trenitalia SpA e costituite per la parte preponderante da materiali per l'infrastruttura e da pezzi di ricambio per la manutenzione di materiale rotabile, sono valutate al costo medio ponderato o, se minore, al relativo valore di mercato. Esse sono rappresentate nell'attivo al netto del fondo svalutazione per tenere conto dell'obsolescenza tecnica, dei programmi di utilizzo nei processi manutentivi e dei possibili danneggiamenti;
- i lavori in corso su ordinazione sono valutati con il criterio della percentuale di completamento, calcolata con il metodo dei costi sostenuti;
- i cespiti radiati da alienare sono iscritti al minore tra il valore netto residuo da ammortizzare e il presumibile valore di realizzo.

Crediti e debiti

I crediti di qualsiasi natura sono iscritti al valore nominale, ricondotto al presumibile valore di realizzo attraverso apposito fondo svalutazione crediti, portato a diretta diminuzione degli stessi. I debiti sono esposti al loro valore nominale.

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

Sono iscritte al minore tra il costo di acquisto, comprensivo degli oneri accessori, e il valore di realizzazione desumibile dall'andamento di mercato. Tale minor valore non è mantenuto nei successivi bilanci se ne sono venuti meno i motivi.

Per i titoli, il costo di acquisto è determinato secondo il metodo del costo medio ponderato.

Disponibilità liquide

Sono iscritte al valore nominale.

Ratei e risconti attivi e passivi

Sono iscritte in tali voci quote di costi e proventi, comuni a due o più esercizi, per realizzare il principio della competenza temporale.

Contributi in conto impianti

I contributi in conto impianti ricevuti dallo Stato, da altri Enti pubblici, dalla Unione Europea e da altri vengono portati direttamente a riduzione delle immobilizzazioni quale riduzione del costo sostenuto per le stesse. Essi vengono iscritti in base al principio della competenza espressa dal momento in cui matura con ragionevole certezza il diritto di erogazione.

Fondi per rischi e oneri

I fondi per rischi e oneri sono costituiti a fronte di oneri e perdite realisticamente prevedibili dei quali, alla fine dell'esercizio, sono indeterminati l'ammontare o la data di sopravvenienza.

Il fondo per imposte accoglie gli stanziamenti appostati a fronte di oneri fiscali di prevedibile sostenimento futuro. Il fondo per imposte differite accoglie le imposte differite determinate in base alle differenze temporanee tra il risultato civilistico e il reddito imponibile della società.

Fondo per ristrutturazione industriale

Il Fondo Ristrutturazione Industriale è stato costituito da Trenitalia SpA a fronte degli oneri originati dal processo di riorganizzazione della società, in conformità al piano industriale societario. In coerenza con la classificazione dei relativi oneri, gli utilizzi sono esposti tra i proventi straordinari.

Fondo per ristrutturazione ex *lege* 23 dicembre 1998, n. 448 e relativo fondo integrativo

Trattasi del fondo, iscritto nel bilancio della controllata RFI SpA, costituito in applicazione del comma 5 dell'art. 43 della Legge n. 448/98, utilizzato fino al 31 dicembre 2001 previa autorizzazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze, a copertura degli ammortamenti dell'infrastruttura convenzionale e di altri oneri di ristrutturazione. Il relativo fondo integrativo è stato costituito in sede di recepimento, nel bilancio al 31 dicembre 2002, delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI SpA, nell'ambito del suo conferimento dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a Ferrovie dello Stato SpA ed è stato utilizzato negli esercizi 2002, 2003, 2004 e 2005 per far fronte agli oneri derivanti dagli ammortamenti, dalle svalutazioni e dalle minusvalenze dei cespiti relativi alla Rete convenzionale.

Tali valutazioni rispecchiano il quadro normativo di riferimento in cui RFI SpA opera e sono legate:

- ad analisi di economicità aziendale da valutarsi ai sensi dell'art. 5 comma 3 del DPR 277/98 sostituito dall'art.15 del DLgs. 8 luglio 2003, n.188 che dispone che *"i conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria devono presentare un tendenziale equilibrio tra i ricavi derivanti dalla riscossione dei canoni [...], e i corrispettivi per la fornitura dei servizi [...], le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e i contributi definiti nel contratto di programma [...] da un lato, e i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura al netto degli ammortamenti, dall'altro"*;
- all'attuale definizione tariffaria concepita *ex lege* come non integralmente remunerativa dei correlati costi di gestione dell'infrastruttura (pareggio contabile al netto degli ammortamenti).

In coerenza con tali valutazioni, in mancanza di prospettive di recuperabilità attraverso l'uso del valore delle immobilizzazioni materiali e immateriali, tali fondi sono destinati e sufficienti anche, in un'ottica di lungo periodo, a copertura degli ammortamenti e delle svalutazioni delle immobilizzazioni materiali e immateriali stesse, incluse le minusvalenze nette derivanti dalla loro dismissione o cessione prima del termine della loro vita utile.

Fondo oneri per manutenzione ordinaria

Il fondo oneri per manutenzione ordinaria è stato costituito da RFI SpA anch'esso in sede di recepimento, nel bilancio al 31 dicembre 2002, delle risultanze delle valutazioni peritali.

In aderenza a esse, il fondo è destinato a neutralizzare, attraverso il suo utilizzo, gli oneri di manutenzione della infrastruttura ove a fronte di essi non venissero erogati dallo Stato contributi in conto esercizio; mentre, per la parte relativa agli interessi intercalari, era destinato a far fronte alla copertura degli interessi (cosiddetti intercalari) da erogare a TAV SpA nel periodo di costruzione dell'Alta Velocità/Alta Capacità.

In proposito, si ricorda che:

- per l'esercizio 2003, la Legge 27 dicembre 2002, n. 289 (Legge Finanziaria 2003) ha previsto che non venissero erogati contributi in conto esercizio;
- con Decreto Legge 11 luglio 2004, n. 168 riguardante "Interventi urgenti per il contenimento della spesa pubblica" (convertito in data 29 luglio 2004) all'art. 1, comma 6, è stata disposta la riduzione dell'autorizzazione di spesa per 75 milioni di euro relativa al cap. 1541 "somme da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato SpA o a società dalla stessa controllate, in relazione agli obblighi di esercizio dell'Infrastruttura nonché all'obbligo di servizio pubblico via nave tra terminali ferroviari" (tab. 1);
- con Legge 30 dicembre 2004, n. 311 (Legge Finanziaria 2005), l'art. 1, comma 299, è stata disposta un'ulteriore riduzione di 90 milioni relativamente al cap. 1541 per l'esercizio 2005;
- l'evoluzione del quadro normativo concernente le modalità di finanziamento del sistema Alta Velocità/Alta Capacità non può far escludere che in futuro potranno essere sostenuti altri oneri comunque connessi all'avvio delle linee Alta Velocità/Alta Capacità (quali a esempio gli oneri manutentivi) e pertanto non si può escludere l'utilizzo del fondo, anche a tale titolo.

Altri fondi

Accolgono stanziamenti ritenuti congrui a fronteggiare altri oneri e rischi di natura residuale, come specificato nella descrizione della voce.

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

Il fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato esprime il debito maturato, a tale titolo, nei confronti del personale, calcolato in conformità alle disposizioni di legge e ai vigenti contratti di lavoro.

A partire dal 1° gennaio 2007, alle aziende che hanno una consistenza media di almeno 50 dipendenti, si applica il nuovo regime del Tfr, che prevede che il Tfr maturando, in relazione alle scelte operate dal personale, debba essere versato all'INPS o ai Fondi Complementari. Pertanto il Tfr viene incrementato solo per la quota relativa alla rivalutazione dell'esercizio.

Il Fondo indennità di buonuscita riflette il debito maturato nei confronti del personale della Capogruppo e delle controllate Trenitalia SpA, RFI SpA, Ferservizi SpA e Italferr SpA per l'indennità di buonuscita per il periodo di servizio da esso prestato a tutto il 31 dicembre 1995, anno di passaggio al regime del Tfr; è calcolato secondo le disposizioni all'epoca vigenti ed è rivalutato ogni anno conformemente ai commi 4 e 5 dell'art. 2120 del codice civile.

Partite in moneta estera

Immobilizzazioni immateriali e materiali, partecipazioni e titoli dell'attivo immobilizzato e circolante

Sono iscritti al tasso di cambio al momento del loro acquisto, o a quello inferiore alla data di chiusura dell'esercizio, se la riduzione è ritenuta durevole. Quando la riduzione conseguente alla svalutazione effettuata a seguito della diminuzione del tasso di cambio non è più ritenuta durevole, viene ripristinata l'iscrizione originaria nei limiti del costo storico (tenendo conto, per le immobilizzazioni materiali e immateriali, degli ammortamenti non calcolati a seguito della svalutazione).

Crediti e debiti

Sono iscritti al tasso di cambio a pronti alla data di chiusura dell'esercizio. Gli utili e le perdite realizzati in conseguenza di incassi o pagamenti avvenuti prima della data di chiusura dell'esercizio, ovvero derivanti dalla valutazione di crediti e debiti che verranno incassati o pagati dopo la chiusura dello stesso, sono iscritti nel conto economico separatamente.

Disponibilità liquide

Sono convertite al cambio di chiusura.

Conti d'ordine

Le garanzie prestate sono iscritte per un importo corrispondente all'ammontare del debito garantito. Gli impegni assunti sono iscritti in base ai contratti in essere alla fine dell'esercizio, non rientranti nel normale ciclo operativo e per la parte non ancora eseguita.

I beni di terzi presso l'impresa sono iscritti al valore nominale, in caso di titoli a reddito fisso non quotati; al valore corrente di mercato, in caso di beni, azioni o titoli a reddito fisso quotati; al valore desumibile dalla documentazione esistente negli altri casi.

Tra i conti d'ordine è altresì indicato il valore nozionale del capitale di riferimento dei contratti derivati a carattere speculativo.

Ricavi, costi e contributi in conto esercizio

Sono esposti in bilancio secondo i principi della prudenza e della competenza. I ricavi, i proventi, i costi e gli oneri sono iscritti al netto di eventuali resi, sconti, abbuoni e premi nonché delle imposte direttamente connesse alla vendita dei beni e alla prestazione dei servizi. In particolare i ricavi del traffico merci sono al netto degli abbuoni concessi sotto forma di "ristorni commerciali".

I contributi in conto esercizio sono rilevati per competenza nell'esercizio in cui è sorto con certezza il diritto a percepirli, indipendentemente dalla data di incasso.

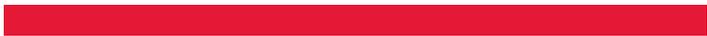
Fra gli "Oneri straordinari" sono inclusi, fra gli altri, gli oneri sostenuti dalle controllate Trenitalia SpA, RFI SpA e Ferservizi SpA in applicazione dei piani di ristrutturazione industriale previsti dai relativi piani di impresa; a essi si contrappongono proventi straordinari derivanti dall'utilizzo del Fondo per ristrutturazione industriale, del Fondo di Ristrutturazione *ex lege* 23 dicembre 1998, n.448, e del Fondo oneri per esodi incentivati.

Gli ulteriori utilizzi del Fondo di Ristrutturazione *ex lege* 23 dicembre 1998, n. 448, sono rilevati nel conto economico quali componenti positivi di reddito e classificati a seconda della natura degli oneri di ristrutturazione che, anch'essi rilevati nel conto economico, si intendono coprire mediante l'impiego del fondo stesso.

Imposte sul reddito

Le imposte sul reddito sono contabilizzate per competenza sulla base di una realistica previsione degli oneri d'imposta da assolvere in applicazione della vigente normativa fiscale.

Sono rilevate le imposte differite dovute su differenze temporanee tassabili, nonché, ove esistano i necessari requisiti di certezza, i futuri benefici d'imposta derivanti sia da differenze temporanee deducibili sia da perdite fiscali riportabili a nuovo.



Sezione 3

Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni

Stato patrimoniale: attivo

Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti

I crediti verso soci per versamenti ancora dovuti ammontano a 112mila e si riferiscono alla partecipata Italcertifer ScpA.

Immobilizzazioni

Investimenti

Gli investimenti dell'esercizio 2009 ammontano a 5.249.815mila euro, così determinati:

- incremento immobilizzazioni immateriali per 115.246mila euro;
- incremento immobilizzazioni materiali per 5.031.314mila euro, al lordo dei contributi in conto impianti per 3.789.649mila euro;
- decremento per gli acconti versati nel periodo per 57mila euro;
- incremento per gli anticipi recuperati nel periodo per 103.312mila euro.

Immobilizzazioni immateriali

La posta ammonta a 1.314.566mila euro, con una variazione in diminuzione di 30.908mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del "Costo originario" (Tabella 1), del "Fondo ammortamenti e svalutazioni" (Tabella 2) e dei "Valori netti" (Tabella 3).

Al fine di una migliore esposizione dei dati, si è provveduto a effettuare l'allocazione nelle immobilizzazioni immateriali di alcune partite precedentemente ricomprese tra le immobilizzazioni materiali per un valore di costo storico pari a 12.394mila euro e di contributi in conto impianti, ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, pari a 74.340mila euro.

La voce "Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità" comprende progetti e studi di utilità pluriennale, riconducibili essenzialmente alle società RFI SpA (29.493mila euro, al lordo dei contributi conto impianti per 2.288mila euro) e Trenitalia SpA (7.316mila euro, al lordo dei contributi conto impianti per 2.529mila euro).

La voce "Concessioni, licenze, marchi e diritti simili" accoglie principalmente i costi sostenuti dalla Capogruppo per la realizzazione del *software* relativo al sistema informativo di Gruppo (26.233mila euro), da RFI SpA (228.679mila euro, al lordo dei contributi conto impianti per 27.605mila euro) per l'implementazione dei sistemi informativi già in uso e da Trenitalia SpA (93.304mila euro, al lordo dei contributi conto impianti per 428mila euro) per le attività connesse alla realizzazione di progetti informatici a supporto delle aree vendita, informazione e distribuzione e allo sviluppo di sistemi finalizzati al miglioramento dell'efficienza dei processi produttivi.

Gli incrementi del costo storico della voce "Immobilizzazioni in corso" sono imputabili essenzialmente a costi sostenuti a fronte di progetti, studi e *software* in corso di realizzazione da parte della Capogruppo (14.182mila euro), di RFI SpA (48.010mila euro) e di Trenitalia SpA (39.498mila euro).

Tabella 1

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	COSTO ORIGINARIO				Valori al 31.12.2009
	Valori al 31.12.2008	Incrementi	Decrementi	Riclassifiche e altre variazioni	
Costi di impianto e di ampliamento					
- Spese di costituzione e aumento di capitale	2.781		(35)	0	2.746
- Spese di ampliamento	713	1.500	(54)	1.303	3.462
	3.494	1.500	(89)	1.303	6.208
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità					
- Spese di ricerca e sviluppo	127.901	469		270	128.640
- contributi in conto impianti	(4.817)	0			(4.817)
- Spese di pubblicità	1.129			0	1.129
	124.213	469	0	270	124.952
Diritto di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	9.810	1.786	(124)	0	11.472
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili					
- costo storico	730.992	2.361	(6)	82.189	815.536
- contributi in conto impianti	(17.877)			(10.156)	(28.033)
	713.115	2.361	(6)	72.033	787.503
Avviamento	6.476	0		0	6.476
Immobilizzazioni in corso e acconti					
- Immobilizzazioni in corso					
- costo storico	924.554	107.727	(150)	(82.004)	950.127
- contributi in conto impianti	(43.503)			(64.577)	(108.080)
- Acconti	30	6		(32)	4
	881.081	107.733	(150)	(146.613)	842.051
Altre					
- costo storico	279.059	1.397	(327)	6.172	286.301
- contributi in conto impianti	(28.859)			1.456	(27.403)
	250.200	1.397	(327)	7.628	258.898
Differenza di consolidamento	55.328				55.328
TOTALE	2.043.717	115.246	(696)	(65.379)	2.092.888

valori in migliaia di euro

Tabella 2

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI				Valori al 31.12.2009
	Valori al 31.12.2008	Incrementi	Decrementi	Riclassifiche e altre variazioni	
Costi di impianto e di ampliamento					
- Spese di costituzione e aumento di capitale					
- ammortamenti	2.402	128	(39)	0	2.491
- svalutazioni	0				0
- Spese di ampliamento					
- ammortamenti	540	620	(53)	0	1.107
- svalutazioni					
	2.942	748	(92)	0	3.598
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità					
- Spese di ricerca e sviluppo					
- ammortamenti	88.086	3.508		14	91.608
- svalutazioni					
- Spese di pubblicità					
- ammortamenti	929	3			932
- svalutazioni					
	89.015	3.511	0	14	92.540
Diritto di brevetto industriale e diritti di utilizzo delle opere dell'ingegno					
- ammortamenti	9.238	564	(104)	0	9.698
- svalutazioni	0				0
	9.238	564	(104)	0	9.698
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili					
- ammortamenti	399.614	61.780	(177)	(1)	461.216
- svalutazioni					
	399.614	61.780	(177)	(1)	461.216
Avviamento					
- ammortamenti	4.139	520			4.659
- svalutazioni					
	4.139	520			4.659
Immobilizzazioni in corso e acconti					
- svalutazioni	0				0
Altre					
- ammortamenti	141.079	11.386	(279)	654	152.840
- svalutazioni	0				0
	141.079	11.386	(279)	654	152.840
Differenza di consolidamento					
- ammortamenti	52.215	1.556			53.771
TOTALE	698.242	80.065	(652)	667	778.322

valori in migliaia di euro

Tabella 3

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	VALORI NETTI					
	31.12.2008			31.12.2009		
	Costo originario	Fondo ammortamenti e svalut.ni	Valori netti	Costo originario	Fondo ammortamenti e svalut.ni	Valori netti
Costi di impianto e di ampliamento						
- Spese di costituzione e aumento di capitale	2.781	2.402	379	2.746	2.491	255
- Spese di ampliamento	713	540	173	3.462	1.107	2.355
	3.494	2.942	552	6.208	3.598	2.610
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità						
- Spese di ricerca e sviluppo	123.084	88.086	34.998	123.823	91.608	32.215
- Spese di pubblicità	1.129	929	200	1.129	932	197
	124.213	89.015	35.198	124.952	92.540	32.412
Diritto di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	9.810	9.238	572	11.472	9.698	1.774
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	713.115	399.614	313.501	787.503	461.216	326.287
Avviamento	6.476	4.139	2.337	6.476	4.659	1.817
Immobilizzazioni in corso e acconti						
- Immobilizzazioni in corso	881.051	0	881.051	842.047	0	842.047
- Acconti	30		30	4		4
	881.081	0	881.081	842.051		842.051
Altre	250.200	141.079	109.121	258.898	152.840	106.058
Differenza da consolidamento	55.328	52.215	3.113	55.328	53.771	1.557
TOTALE	2.043.717	698.242	1.345.475	2.092.888	778.322	1.314.566

valori in migliaia di euro

Immobilizzazioni materiali

La posta ammonta a 72.125.081mila euro, con una variazione in diminuzione di 922.035mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del "Costo originario" (Tabella 1), del "Fondo ammortamenti e svalutazioni" (Tabella 2) e dei "Valori netti" (Tabella 3).

Come già indicato, al fine di una migliore esposizione dei dati si è provveduto a riclassificare nelle immobilizzazioni immateriali alcune partite, precedentemente ricomprese tra le immobilizzazioni materiali, per un valore di costo storico pari a 12.394mila euro e di contributi in conto impianti, ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, pari a 74.340mila euro.

L'incremento del costo storico della voce "Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale" è riferibile principalmente a RFI SpA (62.864mila euro), per la capitalizzazione degli oneri finanziari per i prestiti ex lege 78/94 (46.140mila euro) e per i prestiti con la Cassa Depositi e Prestiti (15.334mila euro) e con la BEI (1.390mila euro).

L'incremento dei contributi in conto impianti iscritto alla voce "Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale" è imputabile interamente a RFI SpA per contributi ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze (99.545mila euro).

Si segnala che, come già descritto nella Sezione 2 "Criteri di redazione del bilancio consolidato e criteri di valutazione di Gruppo", per una migliore rappresentazione del valore degli immobili nel 2009 Trenitalia SpA ha proceduto a

scorporare dalla voce "Fabbricati" il valore dei terreni sui quali insistono. Tale riesame ha comportato un beneficio a conto economico di circa 2.150mila euro.

L'incremento del costo storico della voce "Immobilizzazioni in corso" è riconducibile principalmente a:

- RFI SpA e TAV SpA per i costi di ristrutturazione e realizzazione di opere ferroviarie e per la realizzazione di opere in corso per il progetto Alta Velocità/Alta Capacità (3.924.807mila euro, al lordo dei contributi conto impianti ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze per 3.652.366mila euro). Tale incremento comprende la capitalizzazione degli oneri finanziari per i prestiti con la Cassa Depositi e Prestiti (39.449mila euro), con la BEI (21.459mila euro) e con il Raggruppamento temporaneo di concorrenti (5.559mila euro);
- Trenitalia SpA per costi relativi soprattutto a commesse di acquisto del materiale rotabile, alla ristrutturazione di rotabili già in esercizio, alla manutenzione e agli investimenti sostenuti per dotare i rotabili di nuove tecnologie (914.558mila euro, al lordo dei contributi conto impianti ricevuti da Enti pubblici territoriali per 35.872mila euro);
- Grandi Stazioni SpA (51.032mila euro) e Grandi Stazioni Ceska Republika Sro (10.413mila euro) per i costi sostenuti per la progettazione delle opere di valorizzazione e riqualificazione dei complessi di stazione.

Nella colonna "Variazioni da scissione" sono evidenziati gli effetti delle operazioni di scissione/conferimento già ampiamente illustrati nella Relazione sulla Gestione, e in particolare:

- il trasferimento dalla voce "Immobilizzazioni in corso" alla voce "Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale" di un importo di euro 2.070.118mila euro, di cui 5.156.711mila euro di costo storico e 2.890.696mila euro di contributi, a seguito della scissione parziale da parte di TAV SpA a favore di RFI SpA della "tratta Milano-Bologna lotti funzionali 1°, 3°, e oneri economici accessori, e ulteriore porzione del 2° Lotto";
- il trasferimento dalla voce "Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale" alla voce "Materiale rotabile, navi traghetto, impianti e macchinario" di un importo di 72.752mila euro, a seguito della scissione parziale da parte di RFI SpA a favore di Trenitalia SpA di n. 11 impianti di manutenzione dei rotabili e di n. 20 porzioni di aree complementari;
- il trasferimento dalla voce "Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale" alla voce "Immobili e terreni di *trading*" delle Rimanenze di un importo di 123.145mila euro, a seguito del conferimento da parte della Capogruppo a favore di FS Sistemi Urbani Srl.

La colonna "Riclassifiche e altre variazioni", oltre ai trasferimenti effettuati dalla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" alle singole voci dei cespiti, comprende anche:

- i cespiti radiati in attesa di alienazione riclassificati tra le rimanenze (9.648mila euro);
- il valore dei contributi, ricevuti da RFI SpA da parte dal Ministero dell'Economia e delle Finanze (598.861mila euro, di cui 74.340mila euro successivamente riclassificati nelle immobilizzazioni immateriali), dall'Unione Europea (53.734mila euro) e dagli Enti pubblici territoriali (66.757mila euro), riclassificati a questa voce dalla voce Acconti del passivo;
- la riclassifica di FS Sistemi Urbani Srl (9.125mila euro), dalla voce "Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale" alla voce Rimanenze-Immobili di *trading*, del compendio Spina 1, destinato alla vendita;
- la riclassifica della Capogruppo (9.690mila euro) dalla voce Rimanenze-Immobili di *trading* alla voce "Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale" di alcuni fabbricati non più destinati alla vendita;
- la riclassifica nelle Immobilizzazioni materiali di beni compresi nella voce Rimanenze-Lavori in corso su ordinazione (33.976mila euro).

Tabella 1

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	COSTO ORIGINARIO					Valori al 31.12.2009
	Valori al 31.12.2008	Incrementi	Decrementi	Riclassifiche e altre variazioni	Variazioni da scissione	
Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale						
- costo storico	85.775.476	75.090	(270.803)	1.208.713	4.960.814	91.749.290
- rivalutazioni	197.601					197.601
- contributi in conto impianti	(9.486.127)	(99.545)	26	(1.092.036)	(2.890.696)	(13.568.378)
	76.486.950	(24.455)	(270.777)	116.677	2.070.118	78.378.513
Materiale rotabile, navi traghetto, impianti e macchinario						
- costo storico	11.845.750	62.158	(36.669)	1.123.176	72.752	13.067.167
- rivalutazioni	0					0
- contributi in conto impianti	(443.450)	(1.537)	370	(33.830)		(478.447)
	11.402.300	60.621	(36.299)	1.089.346	72.752	12.588.720
Attrezzature industriali e commerciali						
- costo storico	681.199	6.640	(2.851)	34.664		719.652
- contributi in conto impianti	(20.530)			(27.329)		(47.859)
	660.669	6.640	(2.851)	7.335	0	671.793
Altri beni						
- costo storico	648.657	4.040	(2.246)	30.121		680.572
- contributi in conto impianti	(13.547)	(329)	7	(16.591)		(30.460)
	635.110	3.711	(2.239)	13.530	0	650.112
Immobilizzazioni in corso e acconti						
- Immobilizzazioni in corso						
- costo storico	28.675.421	4.883.335	(29.658)	(2.337.596)	(5.156.711)	26.034.791
- contributi in conto impianti	(17.249.968)	(3.688.238)	0	537.562	2.890.696	(17.509.948)
- Acconti	375.865	51	(1.990)	(103.197)	0	270.729
	11.801.318	1.195.148	(31.648)	(1.903.231)	(2.266.015)	8.795.572
TOTALE	100.986.347	1.241.665	(343.814)	(676.343)	(123.145)	101.084.710

valori in migliaia di euro

Tabella 2

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	FONDO AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI				
	Valori al 31.12.2008	Incrementi	Decrementi	Riclassifiche e altre variazioni	Valori al 31.12.2009
Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale					
- ammortamenti	22.332.651	516.998	(28.373)	82.243	22.903.519
- svalutazioni	179.150		(94.016)	(16.246)	68.888
	22.511.801	516.998	(122.389)	65.997	22.972.407
Materiale rotabile, navi traghetto, impianti e macchinario					
- ammortamenti	3.494.282	698.181	(24.642)	(9.695)	4.158.126
- svalutazioni	1.065.268		(4.422)	(142.039)	918.807
	4.559.550	698.181	(29.064)	(151.734)	5.076.933
Attrezzature industriali e commerciali					
- ammortamenti	409.952	17.508	(4.456)	3.495	426.499
- svalutazioni	74			7	81
	410.026	17.508	(4.456)	3.502	426.580
Altri beni					
- ammortamenti	441.158	29.833	(6.443)	931	465.479
- svalutazioni	4.973			(1.015)	3.958
	446.131	29.833	(6.443)	(84)	469.437
Immobilizzazioni in corso e acconti					
- Immobilizzazioni in corso					
- svalutazioni	418	2.549	0		2.967
- Acconti					
- svalutazioni	11.305				11.305
	11.723	2.549			14.272
TOTALE	27.939.231	1.265.069	(162.352)	(82.319)	28.959.629

valori in migliaia di euro

Tabella 3

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	VALORI NETTI					
	31.12.2008			31.12.2009		
	Costo originario	Fondo amm.nti e svalut.ni	Valori netti	Costo originario	Fondo amm.nti e svalut.ni	Valori netti
Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale	76.486.950	22.511.801	53.975.149	78.378.513	22.972.407	55.406.106
Materiale rotabile, navi traghetto, impianti e macchinario	11.402.300	4.559.550	6.842.750	12.551.072	5.039.285	7.511.787
Attrezzature industriali e commerciali	660.669	410.026	250.643	671.793	426.580	245.213
Altri beni	635.110	446.131	188.979	650.112	469.437	180.675
Immobilizzazioni in corso e acconti						
- Immobilizzazioni in corso	11.425.453	418	11.425.035	8.524.843	2.967	8.521.876
- Acconti	375.865	11.305	364.560	270.729	11.305	259.424
	11.801.318	11.723	11.789.595	8.795.572	14.272	8.781.300
TOTALE	100.986.347	27.939.231	73.047.116	101.047.062	28.921.981	72.125.081

valori in migliaia di euro

Al 31 dicembre 2009 le immobilizzazioni materiali non risultano gravate da ipoteche o privilegi, con l'esclusione degli alloggi di proprietà di RFI SpA da alienare ai sensi della Legge n.560/93, per i quali, sulla base di un piano di dismissione, in aderenza alla legge citata, è proseguita l'attività di vendita, avviata nel 1995, ai dipendenti aventi diritto, e con l'eccezione di una parte del materiale rotabile di Trenitalia SpA dato in pegno a eurofima, come indicato nei Conti d'ordine.

Con riferimento alle leggi di rivalutazione, nel seguito riportate, si presenta il dettaglio dei cespiti rettificati, al lordo dei relativi fondi ammortamenti.

Si rammenta che nello scorso esercizio Trenitalia SpA, a seguito dell'applicazione dell'art.15, commi da 16 a 23 del Decreto Legge "anti-crisi", D.L.29 novembre 2008, n.185, convertito dalla Legge 28 gennaio 2009, n.2, ha provveduto a rivalutare gli immobili (189.979mila euro), costituendo in contropartita una riserva di rivalutazione. Si precisa che le altre rivalutazioni riguardano le società Sita SpA e FS Logistica SpA.

Tabella 4

Al 31.12.2008						Totale Rivalutazioni al 31.12.2008
Tipologia di bene	L. 2.12.1975 n. 576	L. 19.3.1983 n. 72	L. 30.12.1991 n. 413	Legge Volontaria 1990	L. 28.01.2009 n. 2	
Fabbricati	116	584	728	6.194	189.979	197.601
Autobus di linea		13				13
Altri beni	38	137				175
TOTALE	154	734	728	6.194	189.979	197.789

valori in migliaia di euro

Variazioni 2009	Totale
Fabbricati	0
Autobus di linea	0
Gru/Elevatori	0

valori in migliaia di euro

Al 31.12.2009						Totale Rivalutazioni al 31.12.2009
Tipologia di bene	L. 2.12.1975 n. 576	L. 19.3.1983 n. 72	L. 30.12.1991 n. 413	Legge Volontaria 1990	L. 28.01.2009 n. 2	
Fabbricati	116	584	728	6.194	189.979	197.601
Autobus di linea		13				13
Altri beni	38	137				175
TOTALE	154	734	728	6.194	189.979	197.789

valori in migliaia di euro

Al riguardo, vanno altresì menzionate le rivalutazioni operate da RFI SpA per adeguare il valore dei cespiti ai valori di perizia ai sensi dell'art. 55 della Legge n. 449/97, all'atto del conferimento di detta società alla Capogruppo, avvenuto, in base ad apposita perizia estimativa del valore economico di RFI SpA, in sede di bilancio 2002.



Immobilizzazioni finanziarie

La posta ammonta a 2.355.755mila euro, con una variazione in diminuzione di 119.883mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni

Le partecipazioni ammontano complessivamente a 396.126mila euro, con una variazione in aumento di 2.761mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in imprese controllate

La voce ammonta a 2.387mila euro e accoglie i valori di carico delle partecipazioni in società controllate che al 31 dicembre 2009 risultano ancora non operative o poste in liquidazione e, pertanto, non consolidate. Nel corso dell'esercizio 2009 si è movimentata come segue:

PARTECIPAZIONI IN IMPRESE CONTROLLATE	Valori al 31.12.2008	MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO			Valori al 31.12.2009
		Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	
Costo originario					
SAP Srl in liquidazione	3.798				3.798
Nord Est Terminal - Net SpA		2.315			2.315
Servizi Ferroviari portuali - Ferport Genova Srl in liquidazione		363			363
Società Logistica Ferroviaria - S.L.F. Srl in liquidazione		64			64
TX Denmark SA	68		(68)		
Grandi Stazioni Ingegneria Srl	20		(20)		
Grandi Stazioni Pubblicità Srl in liquidazione	20		(20)		
VVO Srl in liquidazione	1				1
Metroscai Scarl in liquidazione	8				8
Totale (a)	3.914	2.743	(108)		6.549
Fondo svalutazione					
SAP Srl in liquidazione	3.798				3.798
Servizi Ferroviari portuali - Ferport Genova Srl in liquidazione		363			363
Grandi Stazioni Ingegneria Srl	6		(6)		
Grandi Stazioni Pubblicità Srl in liquidazione	15		(15)		
VVO Srl in liquidazione	1				1
Totale (b)	3.819	364	(21)		4.162

(segue)

PARTECIPAZIONI IN IMPRESE CONTROLLATE	Valori al 31.12.2008	MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO			Valori al 31.12.2009
		Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	
Valore netto					
SAP Srl in liquidazione					
Servizi Ferroviari portuali - Ferport Genova Srl in liquidazione					
Società Logistica Ferroviaria - S.L.F. Srl in liquidazione		64			64
TX Denmark SA	68		(68)		
Grandi Stazioni Ingegneria Srl	14		(14)		
Grandi Stazioni Pubblicità Srl in liquidazione	5		(5)		
VVO Srl in liquidazione					
Metroscai Scarl in liquidazione	8				8
TOTALE (a-b)	95	2.379	(87)		2.387

valori in migliaia di euro

La variazione in aumento riguarda il valore di carico delle società Nord Est Terminal - NET SpA (2.315mila euro) e Società Logistica Ferroviaria - S.L.F. Srl (64mila euro), poste in liquidazione nel corso del 2009.

La variazione in diminuzione è relativa:

- alla società Grandi Stazioni Ingegneria Srl, divenuta operativa nel corso del 2009;
- alla società Grandi Stazioni Pubblicità Srl in liquidazione, definitivamente liquidata nel corso del 2009.

Si segnala inoltre che la partecipata Servizi Ferroviari Portuali - Ferport Genova Srl, posta in liquidazione nel corso del presente esercizio e interamente svalutata, al 31 dicembre 2009 ha accumulato perdite eccedenti il valore del costo della partecipazione che sono state accantonate al fondo rischi partecipazioni per un valore pari a 175mila euro.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in imprese collegate

La voce "Partecipazioni in imprese collegate" ammonta a 205.103mila euro e si è movimentata come segue:

Partecipazioni in imprese collegate	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Artesia Sas	288	237	51
ATI Rom	149	155	(6)
B.B.T. SE SpA	59.199	56.136	3.063
CIS - Cesar Information Service Scrl	27	27	0
Combimed SA	12	13	(1)
East Rail Srl	18	63	(45)
Eurogateway Srl	347	417	(70)
Ferrovie Nord Milano SpA	33.771	33.771	0
Friuli Terminal Gate SpA	0	130	(130)
Logistica SA	745	745	0
LTF - Lyon Turin Ferroviarie Sas	95.054	95.054	0
Network Terminal Siciliani SpA	0	39	(39)
Novatrans Srl	47	40	7
Padova Container Service Srl	688	632	56
Pol Rail Srl	1.670	1.996	(326)
Porta Sud SpA	194	13	181
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	521	507	14
Sideuropa Srl	462	662	(200)
Sinter Inland Terminal SpA	678	678	0
Società Alpe Adria SpA	0	295	(295)
Terminal Tremestieri Srl	297	298	(1)
The Sixt Srl	2.290	2.278	12
TILO SA	916	873	43
T.I.MO. Srl (già P.I.MO. Srl)	107	75	32
Viaggi e Turismo Marozzi Srl	2.302	2.407	(105)
WISCO SpA	5.321	5.937	(616)
TOTALE	205.103	203.478	1.625

valori in migliaia di euro

Le variazioni intervenute nel corso dell'esercizio 2009 derivano, oltre che da incrementi e decrementi delle partecipazioni in base al metodo del patrimonio netto, dalle seguenti operazioni:

- incremento di 3.063mila euro, a seguito dell'aumento di 24.000mila euro in conto riserve della BBT Se SpA, compensato parzialmente dai contributi in conto impianti per 20.937mila euro ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze relativi al cap. 7122 per gli investimenti finanziari, che sono stati contabilizzati a rettifica del valore della partecipazione stessa;
- riduzione del patrimonio netto, pro-quota, per effetto della distribuzione di dividendi da parte di Sideuropa Srl (400mila euro) e Pol Rail Srl (200mila euro);
- azzeramento del valore della partecipazione in Friuli Terminal Gate SpA, pari a 130mila euro, a seguito della cessione a terzi da parte di Cemat SpA dell'intera quota di partecipazione, avvenuta nel corso del mese di novembre 2009;

- azzeramento del valore della partecipazione nella Società Alpe Adria SpA (295mila euro), a seguito della riclassifica da parte di Trenitalia SpA all'attivo circolante in quanto destinata alla vendita;
- incremento del patrimonio netto della Porta Sud SpA (181mila euro), dovuto alla ricostituzione del capitale sociale, a gennaio 2009, a seguito del ripianamento perdite effettuato nell'esercizio 2008 (280mila euro), e alla successiva svalutazione per adeguamento al patrimonio netto della partecipata (99mila euro);
- azzeramento del valore della partecipazione in *Network Terminal Siciliani SpA* (39mila euro), a seguito dell'abbattimento del capitale sociale per ripianamento delle perdite cumulate al 31 dicembre 2008 e al 31 dicembre 2009. Tali perdite hanno determinato un deficit patrimoniale, accantonato pro quota al fondo rischi partecipazioni per un valore pari a 19mila euro.

Si precisa, inoltre, che la partecipazione in LTF - Lyon Turin Ferroviarie Sas ha avuto un incremento pari a 6.576mila euro, a seguito del versamento, da parte di RFI SpA, della quota parte del fabbisogno di competenza relativo alle sovvenzioni erogate per studi, ricognizioni e lavori preliminari della nuova linea ferroviaria tra Lione e Torino, interamente compensato dall'incremento dei contributi in conto impianti ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze relativi al cap. 7122 per gli investimenti finanziari, che sono contabilizzati a rettifica del valore della partecipazione stessa.



Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in altre imprese

La voce "Partecipazioni in altre imprese" ammonta a 188.636mila euro e si è movimentata come segue:

Partecipazioni in altre imprese	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Autolinee Chianti Valdarno Scarl	17	17	0
Autolinee Mugello Val di Sieve Scarl	16	16	0
BCC Bureau Central de Clearing	7	7	0
BoxXpress.de GmbH	43	43	0
Centro Merci Orte SpA	24	28	(4)
CEPIM Parma SpA	195	195	0
CIM SpA	329	329	0
Co.Tr.A.B	183	184	(1)
CO.TR.A.C.	275	0	275
CO.TR.A.P.	652	652	0
Concessionaria Consortile Autostazione di Bologna	0	72	(72)
Consorzio Acquario	100	0	100
Consorzio ETL	10	10	0
Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti IRAQ	400	400	0
Consorzio Logistica pacchi ScpA	13	13	0
Consorzio Metromare dello Stretto	72	12	60
Consorzio Unico Campania	37	37	0
Etruria Mobilità Scarl	8	8	0
Eurofima SpA	133.325	133.325	0
Eurolink SpA	32	32	0
Ferrovie Nord Milano Autoservizi SpA	307	307	0
Firenze Parcheggi SpA	427	427	0
Fondazione Memorale Shoah di Milano	20	20	0
Gestione Servizi Interportuali Srl	77	75	2
Hit Rail B.V.	96	96	0
HUPAC SpA	111	111	0
HUPAC SA	520	520	0
Intercontainer Interfrigo ICF	0	1.506	(1.506)
Interporto A. Vespucci SpA	129	129	0
Interporto Bergamo Montello SIBEM SpA	35	39	(4)
Interporto Bologna SpA	204	204	0
Interporto di Marche	82	0	82
Interporto di Padova - Magazzini Generali SpA	316	316	0
Interporto Torino SpA	206	206	0
Isfort SpA	142	156	(14)
Kombi Dan AS	0	30	(30)
Novatrans SA	358	423	(65)
PiùBus Scarl	10	10	0
Quadrante Servizi Srl	33	33	0

(segue)

Partecipazioni in altre imprese	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Ralpin AG	20	20	0
Retroporto di Alessandria SpA	25	0	25
S.I.A.	19	19	0
Stretto di Messina SpA	49.683	49.683	0
Tecnoalimenti ScpA	26	26	0
U.I.R.R. S.c.r.l.	19	19	0
Altre	33	37	(4)
TOTALE	188.636	189.792	(1.156)

valori in migliaia di euro

Le variazioni più significative riguardano:

- l'acquisizione da parte di Sita SpA della partecipazione minoritaria nella società CO.TR.A.C. per un valore pari a 275mila euro;
- l'aumento del fondo consortile del Consorzio Metromare dello Stretto sottoscritto da RFI SpA per 60mila euro;
- l'acquisto da parte di RFI SpA della partecipazione nella Società Interporto Marche per 82mila euro, che ha avuto come contropartita la vendita alla stessa società, quale socio di controllo, delle azioni della Cemim in liquidazione (già interamente svalutata);
- la costituzione del Consorzio Acquario, cui Trenitalia SpA partecipa per il 50%, avvenuta il 25 maggio del 2009 per un valore di 100mila euro;
- l'azzeramento del valore della partecipazione in Intercontainer Interfrigo ICF (per 1.506mila euro) da parte di Trenitalia SpA, a seguito di quanto emerso dal verbale dell'Assemblea Generale del 29 ottobre 2009 che prevedeva un risultato negativo tale da azzerarne il patrimonio netto e la conseguente proposta di messa in liquidazione della società;
- l'azzeramento del valore della partecipazione nella già Concessionaria Consortile, oggi Autostazione di Bologna SpA, a seguito della cessione dell'intero pacchetto azionario da parte di Sita SpA;
- la svalutazione operata da Cemat SpA per 65mila euro sul valore della partecipazione nella società Novatrans SA, per allineamento al patrimonio netto della stessa;
- la costituzione, in data 21 dicembre 2009, della società Retroporto di Alessandria SpA, di cui FS Logistica ha sottoscritto il 10% del capitale sociale per 25mila euro.

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti

I crediti delle immobilizzazioni finanziarie ammontano complessivamente a 1.959.628mila euro, con una variazione in diminuzione di 122.643mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Società	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	375	0	375
TOTALE	375	0	375

valori in migliaia di euro

La voce si riferisce al versamento, da parte di RFI SpA, della prima e seconda *tranche* del finanziamento infruttifero concesso alla società Quadrante Europa Terminal Gate SpA.

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso altri

La voce "Crediti verso altri" ammonta a 1.959.253mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Mutui al personale	138	142	(4)
Crediti d'imposta su Tfr	438	448	(10)
Depositi cauzionali	4.555	4.434	121
Crediti verso società Euterpe	78.282	75.636	2.646
Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi quindicennali da riscuotere	1.826.004	1.948.770	(122.766)
Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi ex Legge n. 166/02	46.519	49.603	(3.084)
Crediti diversi	3.317	3.239	78
TOTALE	1.959.253	2.082.272	(123.019)

valori in migliaia di euro

Il decremento della voce è dovuto principalmente alla riduzione del credito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze, per 122.766mila euro, a seguito dell'erogazione della prima *tranche* della quota per l'anno 2009, relativa ai contributi quindicennali previsti dall'art. 1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006, iscritti a fronte delle somme utilizzate a valere sul contratto di finanziamento definito nell'esercizio 2006 dalla Capogruppo con Cassa Depositi e Prestiti e autorizzato con Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze n. 123000 del 7 dicembre 2006. La parte di tale credito esigibile oltre l'esercizio successivo ammonta a 1.698.246mila euro, quella entro i cinque anni a 565.142mila euro.

Nella voce "Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi ex *lege* n. 166/2002" sono iscritti i crediti per incentivi al trasporto intermodale alle società del Gruppo operanti nel settore, riconosciuti con decreto da parte del Ministero dei Trasporti e finanziati in un'unica soluzione da Cassa Depositi e Prestiti, a favore della quale è stata data delega irrevocabile all'incasso delle somme erogate annualmente dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a titolo di contributo.

Tali crediti al 31 dicembre 2009 sono composti da contributi stanziati per Cemat SpA (34.398mila euro), Italcontainer SpA (10.520mila euro) ed FS Logistica SpA (1.601mila euro).



L'importo di tale voce esigibile oltre l'esercizio successivo è pari a 43.303mila euro e quello entro i 5 anni ammonta a 16.733mila euro.

Il credito verso la società Euterpe Finance (78.282mila euro) è da porre in relazione all'operazione di cartolarizzazione dei crediti verso l'Erario perfezionatasi nel 2004.

Il credito rappresenta il *"Deferred purchase price"* (che verrà incassato alla scadenza dell'operazione) costituito dagli interessi maturati dal 1° gennaio 2003 al 27 maggio 2004 (data in cui Ferrovie ha incassato l'*Initial purchase price*) cui si sono aggiunti gli interessi maturati successivamente fino al 31 dicembre 2009 per l'operazione di *"Interest Rate Swap"* collegata alla operazione di cartolarizzazione. Per quanto riguarda le condizioni e le obbligazioni derivanti dal contratto le stesse risultano immutate rispetto a quelle dettagliate nei bilanci precedenti.

Si precisa che nell'esercizio 2009, a seguito del rimborso degli ulteriori interessi maturati sui crediti Iva 1996 e 1997 da parte dell'Erario, la società Euterpe Finance ha rimborsato alla Capogruppo la somma di 5.073mila euro, pari all'importo riscosso dall'Erario, mentre per la restante somma dovuta, pari a 63mila euro, si è provveduto a cancellare il credito, utilizzando il fondo rischi a tal fine costituito.



Attivo circolante

Rimanenze

Le rimanenze, al netto del fondo svalutazione, ammontano a 1.835.445mila euro con una variazione in aumento di 95.695mila euro rispetto al 31 dicembre 2008 e risultano così composte:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Materie prime, sussidiarie e di consumo	1.088.516	993.729	94.787
Fondo svalutazione	(210.605)	(193.269)	(17.336)
Valore netto	877.910	800.460	77.450
Lavori in corso su ordinazione	46.612	74.305	(27.693)
Fondo svalutazione	(68)	(412)	344
Valore netto	46.544	73.893	(27.349)
Prodotti finiti e merci	57	65	(8)
Acconti	2.654	2.953	(299)
Cespiti radiati da alienare	66.575	77.950	(11.375)
Fondo svalutazione	(56.807)	(72.536)	15.729
Valore netto	9.768	5.414	4.354
Immobili e terreni <i>trading</i>	898.511	856.965	41.546
TOTALE	1.835.445	1.739.750	95.695

valori in migliaia di euro

La variazione delle "Materie prime, sussidiarie e di consumo" pari a 77.450mila euro è attribuibile principalmente alle società Trenitalia SpA e RFI SpA.

La società RFI SpA ha registrato un incremento (43.013mila euro) riconducibile essenzialmente alle maggiori richieste da parte degli impianti di materiale destinato agli investimenti, di materiale d'armamento, di impianti elettrici e navigazione; nel dettaglio, il suddetto incremento è attribuibile alla fornitura di nuovi materiali dedicati alle linee Alta Velocità/Alta Capacità attivate nel corso del 2009, con conseguente creazione delle relative scorte di emergenza, e alla riduzione degli impieghi di materiali per investimenti, pianificati ma non utilizzati nel 2009 a causa della flessione del volume dei lavori effettivamente eseguiti.

Nel corso dell'esercizio, la riclassifica operata al fondo svalutazione delle giacenze di materie prime dal fondo adeguamento valore scorte iscritto nel passivo alla voce "Fondo per rischi e oneri" (3.818mila euro), è stata completamente utilizzata per materiali di scorta radiati.

La società Trenitalia SpA ha registrato un incremento (34.573mila euro) riconducibile ai maggiori acquisti di materiali di prima dotazione e di quelli impiegati nel processo di manutenzione (51.959mila euro), parzialmente compensato dall'accantonamento al fondo svalutazione (17.386mila euro) effettuato per adeguare il valore delle rimanenze al piano di dismissione dei rotabili e all'indice di rotazione delle scorte.

Il decremento della voce "Lavori in corso su ordinazione" è connesso principalmente all'effetto netto dovuto alla riclassifica operata alle Immobilizzazioni Materiali (33.976mila euro), e ai maggiori lavori svolti da Italferr SpA verso il mercato (6.670mila euro).

L'incremento del valore netto dei "Cespiti radiati da alienare" (4.354mila euro) è riconducibile essenzialmente al materiale rotabile radiato da alienare di Trenitalia SpA. Più nel dettaglio:

- alla riclassifica dalle immobilizzazioni materiali (9.648mila euro) del materiale rotabile escluso dal parco operativo perché destinato alla vendita;

- al decremento del fondo svalutazione del materiale rotabile da alienare, a seguito dell'utilizzo per i decrementi da dismissioni pari a 19.995mila euro, compensato da un incremento pari a 4.265mila euro, di cui 2.083mila euro esposti a conto economico nelle minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo e 2.182mila euro riclassificati dal Fondo per rischi e oneri;
- alle dismissioni effettuate al 31 dicembre 2009 (21.023mila euro).

L'incremento della voce "Immobili e terreni *trading*" è riconducibile a fenomeni con effetto compensativo; nel dettaglio:

- decremento della Capogruppo, per le vendite conseguite nell'esercizio di alcuni immobili e terreni di *trading* (40.871mila euro) e per la già commentata riclassifica operata alla voce "Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale" di alcuni fabbricati non più destinati alla vendita (9.690mila euro);
- incremento di FS Sistemi Urbani Srl a seguito delle già commentate riclassifiche operate dalla voce "Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale" del compendio Spina 1, destinato alla vendita, (9.125mila euro) e dei beni conferiti dalla Capogruppo (123.145mila euro);
- decremento di Grandi Stazioni SpA per la vendita dell'immobile compartimentale di Venezia (40.631mila euro).



Crediti

La posta ammonta a 7.714.269mila euro con una variazione in aumento di 673.350mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Crediti: Verso clienti

I crediti verso clienti, al netto del fondo svalutazione, ammontano a 2.746.927mila euro e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Clienti ordinari	923.312	864.390	58.922
Amministrazioni dello Stato	193.371	206.511	(13.140)
Ferrovie Estere	40.905	65.633	(24.728)
Ferrovie in concessione	8.415	51.476	(43.061)
Agenzie e altre aziende di trasporto	16.187	21.952	(5.765)
Crediti da Contratto di Servizio:			
- Contratto di Servizio verso le Regioni	631.746	610.135	21.611
- Contratto di Servizio verso lo Stato	932.992	46.732	886.260
TOTALE	2.746.927	1.866.829	880.098

valori in migliaia di euro

L'importo della voce esigibile oltre i cinque anni ammonta a 15.416mila euro e si riferisce a Fercredit SpA (8.306mila euro), alla Capogruppo (4.621mila euro) e a RFI SpA (2.489mila euro).

La voce "Crediti verso clienti ordinari" si è incrementata principalmente per effetto dei maggiori crediti di Trenitalia SpA (34.407mila euro), di Fercredit SpA (31.036mila euro) e di Grandi Stazioni SpA (12.336mila euro), compensati dai minori crediti della Capogruppo (8.630mila euro), di Cemat SpA (6.864mila euro) e di Tevere TPL Scarl (3.514mila euro).

Il decremento della voce "Amministrazioni dello Stato" si riferisce essenzialmente a Trenitalia SpA (18.131mila euro) per lo sblocco dei pagamenti, e alla Capogruppo (4.729mila euro), compensati dai maggiori crediti vantati da RFI SpA (8.955mila euro), in gran parte verso il Comune di Torino (8.800mila euro).

Si specifica che la voce "Amministrazioni dello Stato" comprende i crediti vantati da FS Logistica SpA nei confronti del "Commissario di Governo Emergenza Rifiuti Regione Campania", relativi ai servizi resi dalla ex Ecolog SpA (oggi FS Logistica SpA) sulla base della convenzione originaria (15 febbraio 2001) e successivi rinnovi contrattuali (ottobre 2006, aprile 2007 e gennaio 2008), pari a circa 130.000mila euro, di cui 98.000mila euro inclusi tra i crediti nel bilancio chiuso al 31 dicembre 2009, essendo la restante parte a suo tempo ceduta alle banche; si specifica, inoltre, che per tali crediti, pur in un quadro di sostanziale recuperabilità del credito, continuano a sussistere criticità relativamente ai flussi di pagamento per i servizi resi. In particolare tale credito, oltre a riferirsi ai rapporti derivanti dai sopra menzionati contratti, include anche:

- 39.219mila euro residui di crediti maturati al settembre 2006 sul vecchio contratto in relazione ai quali è previsto un piano di rientro in rate mensili di 5.000mila euro; il pagamento della prima rata è avvenuto a gennaio 2008 e le restanti, previste a partire da giugno, sono ancora in attesa di liquidazione;
- 1.252mila euro di crediti maturati al dicembre 2005 ceduti all'istituto finanziario MPS e mai liquidati. Il credito è stato riacquistato nel 2008;
- 19.135mila euro di oneri finanziari e commissioni di *factoring* sostenute fino al 31 dicembre 2009 e riaddebitate al Commissario di Governo, così come previsto nelle Convenzioni che si sono succedute negli anni e confermato dal parere reso dall'Avvocatura dello Stato nel Maggio 2007 su richiesta dell'apposita Commissione istituita per la verifica dei crediti vantati dalla ex Ecolog SpA (oggi FS Logistica SpA).

Si segnala che con Decreto Legge nr. 90 del 23 maggio 2008 - convertito nella Legge n. 123 del 14 luglio 2008 - è stato nominato un Sottosegretario di Stato presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri con funzioni di coordinamento della complessiva azione di gestione dei rifiuti nella Regione Campania. In attuazione alla predetta legge il Sottosegretario ha nominato, con proprio decreto, più capi missione che sono subentrati ai preesistenti commissari delegati e alle strutture delle gestioni commissariali. Nei confronti di tale nuova struttura - e in particolare verso la "Missione Amministrativo Finanziaria" - sono proseguite le azioni di sollecito per il pagamento dei crediti vantati da FS Logistica SpA - con il supporto delle competenti strutture del Gruppo. Infine si segnala che con Decreto Legge del 30 dicembre 2009 n. 195, convertito in legge, sono state definite ulteriori disposizioni per la cessazione dello stato emergenza in materia di rifiuti nella regione Campania. In particolare, è stata prevista l'istituzione nel 2010 di una "Unità stralcio" che avrà il compito di procedere all'accertamento della massa attiva e passiva derivante dalle attività compiute durante lo stato di emergenza rifiuti in Campania per predisporre i piani di estinzione delle passività e provvedere al pagamento dei debiti ivi iscritti. Si precisa che, alla luce di quanto previsto dal suddetto Decreto Legge e tenuto conto dei tempi attesi per l'attività di ricognizione del debito e successiva individuazione delle modalità di liquidazione dello stesso, il credito verso il Commissario di Governo relativo al 2008 è stato riclassificato tra i crediti verso clienti oltre l'esercizio. Considerato che i servizi verso il Commissario di Governo sono stati regolarmente prestati e riconosciuti, come anche evidenziato dalla corrispondenza intercorsa negli anni con la Struttura Commissariale, che gli interessi addebitati sono dovuti, e tenuto conto della natura del debitore, non si ravvisano elementi che possano indurre a considerare significativi rischi legati alle posizioni descritte, tali da richiedere stanziamenti aggiuntivi da appostare in bilancio.

Il decremento della voce "Ferrovie estere" si riferisce essenzialmente anch'esso a Trenitalia SpA (24.491mila euro) per l'effetto combinato della diminuzione dei ricavi da traffico internazionale e della migliore regolazione finanziaria delle partite in ambito BCC (*Bureau Central de Compensation*).

Il decremento della voce "Ferrovie in concessione" si riferisce a Trenitalia SpA (43.061mila euro) per effetto della regolarizzazione di fatturazioni relative ad anni precedenti.

La voce "Crediti da Contratto di Servizio verso le Regioni" si riferisce a Trenitalia SpA (591.285mila euro), a Trenitalia Le Nord Srl (25.724mila euro), e a Sita SpA (14.737mila euro). La sua variazione in aumento deriva principalmente dai maggiori crediti di Trenitalia Le Nord Srl (25.724mila euro), entrata nell'area di consolidamento nell'esercizio di riferimento, e di Sita SpA (5.503mila euro), al netto dell'effetto compensativo, in Trenitalia SpA, dato dall'incasso dei crediti verso alcune Regioni, in particolare verso la Regione Lazio (119.344mila euro), ridotto a soli 9.616mila euro netti dall'incremento dei crediti verso altre Regioni.

La voce "Crediti da Contratto di Servizio verso lo Stato" si riferisce interamente a Trenitalia SpA (932.992mila euro) principalmente per i crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per Contratti di Servizio Pubblico. La sua variazione in aumento (886.260mila euro) deriva dai maggiori crediti per Contratto di Servizio Pubblico relativi al 2009, compensati in parte dall'incasso dei crediti relativi agli esercizi precedenti (46.446mila euro).

Crediti: Verso imprese controllate

La voce ammonta a 8.793mila euro ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Commerciali	7.549	6.116	1.433
Finanziari	1.244	5.265	(4.021)
TOTALE	8.793	11.381	(2.588)

valori in migliaia di euro

Non vi sono crediti esigibili oltre i cinque anni.

La voce si riferisce essenzialmente ai crediti vantati verso le società controllate poste in liquidazione; in particolare la diminuzione è relativa al decremento del finanziamento concesso da Ferservizi SpA alla controllata Metroscail Scarl, società posta in liquidazione nel 2007, a seguito della chiusura dell'arbitrato (4.013mila euro).

Crediti: Verso imprese collegate

La voce ammonta a 19.059 mila euro ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Commerciali	17.809	22.127	(4.318)
Finanziari:			
- finanziamenti	1.250	1.250	0
TOTALE	19.059	23.377	(4.318)

valori in migliaia di euro

Non vi sono crediti esigibili oltre i cinque anni.

I crediti di importo più significativo riguardano rapporti di natura commerciale intrattenuti con le società Viaggi e Turismo Marozzi Srl (9.111mila euro), Società Alpe Adria SpA (2.380mila euro), Pol Rail Srl (2.320mila euro), Logistica SA (1.276mila euro), Ferrovie Nord Milano SpA (1.157mila euro) e L.T.F. Sas (1.069mila euro). I crediti finanziari sono relativi al finanziamento concesso da Trenitalia SpA alla società Logistica SA per esigenze finanziarie della sua partecipata Autostrada Ferroviaria Alpina Srl.

Crediti: Crediti tributari

I crediti tributari ammontano a 2.564.024mila euro e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Iva	2.408.559	2.902.915	(494.356)
Irpeg/Ires	84.043	89.451	(5.408)
Irap	3.579	5.616	(2.037)
Altre	67.843	67.438	405
TOTALE	2.564.024	3.065.420	(501.396)

valori in migliaia di euro

Non vi sono crediti esigibili oltre i cinque anni.

I crediti per Iva più significativi riguardano la Capogruppo (2.352.468mila euro), Trenitalia SpA (19.133mila euro), Cisalpino AG (15.248mila euro), RFI SpA (9.259mila euro), TAV SpA (8.595mila euro) e Trenitalia Le Nord Srl (2.277mila euro).

Il decremento dei crediti per Iva si riferisce essenzialmente alla Capogruppo (499.186mila euro), per il rimborso dei crediti Iva relativi al 2005 e al 2006 comprensivi dei relativi interessi nonché per il rimborso degli interessi maturati sui crediti Iva relativa a esercizi precedenti per un importo complessivo di 1.037.172mila euro, e per i maggiori crediti per l'Iva di pool (500.261mila euro) e per gli interessi maturati sui crediti chiesti a rimborso e non ancora incassati (36.621mila euro).

I crediti per Irpeg/Ires si riferiscono principalmente alla Capogruppo (80.880mila euro) e a RFI SpA. (1.422mila euro). Il loro decremento si riferisce essenzialmente a TAV SpA per il rimborso del credito Irpeg e Ilor comprensivo della quota interessi, relativi al 1994 (3.367 mila euro).

I crediti per Irap riguardano principalmente TAV SpA (1.222mila euro) e Fercredit SpA (738mila euro).

Si segnala, infine, come già indicato nei precedenti bilanci, che nella voce "Altre" sono iscritti crediti tributari per l'imposta di registro, comprensivi degli interessi legali maturati, versata nel 2000 da Trenitalia SpA all'atto di compravendita del ramo d'azienda e risultata solo successivamente non dovuta ai sensi della Legge n. 388/2000 - Finanziaria 2001 (63.408mila euro).

Crediti: Imposte anticipate

La voce ammonta a 27.395mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	Valori al 31.12.2008	Incrementi	Decrementi	Valori al 31.12.2009
Imposte anticipate	29.576	1.588	(4.065)	27.099
Imposte anticipate di consolidamento	335	66	(105)	296
TOTALE	29.911	1.654	(4.170)	27.395

valori in migliaia di euro

Non vi sono imposte anticipate esigibili oltre i cinque anni.

Per altre informazioni inerenti la fiscalità differita, si rinvia alla sezione sulle imposte sul reddito della presente nota integrativa.

Crediti: Verso altri

I crediti verso altri, al netto del fondo svalutazione, ammontano a 2.348.070mila euro e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Personale	21.399	21.914	(515)
Ministero dell'Economia e delle Finanze	1.764.729	1.514.550	250.179
Contributi in conto impianti da Unione Europea, altri Ministeri e altri	47.992	72.832	(24.840)
Altre Amministrazioni dello Stato	100.066	115.882	(15.816)
Ferrovie, Agenzie e altre aziende di trasporto	7.207	7.700	(493)
Operazioni di compravendita con obbligo di retrocessione:			
- pronti contro termine	5.016	0	5.016
Debitori diversi	401.661	311.123	90.538
TOTALE	2.348.070	2.044.001	304.069

valori in migliaia di euro

L'importo della voce esigibile oltre i cinque anni ammonta a 26.966mila euro e si riferisce essenzialmente alle società Cemat SpA (20.022mila euro), Italcontainer SpA (4.924mila euro) e FS Logistica SpA (1.961mila euro).

I crediti verso il "Ministero dell'Economia e delle Finanze" si riferiscono interamente a RFI SpA, e sono di seguito analizzati:

Descrizione	Valori al 31.12.2008	Incrementi	Decrementi	Valori al 31.12.2009
Contributi in conto esercizio:				
- Somme dovute in forza del CdP	1.261.296	923.682	(1.183.523)	1.001.455
Contributi in conto impianti	253.166	4.573.183	(4.063.183)	763.166
Legge 87/94	88	20		108
TOTALE	1.514.550	5.496.885	(5.246.706)	1.764.729

valori in migliaia di euro

I crediti relativi alle "Somme dovute in forza del Contratto di Programma" riguardano gli anni 2000 (980.455mila euro) e 2009 (21.000mila euro). Le somme stanziare relative all'esercizio in corso sono pari a 923.682mila euro, in misura pari a quanto stabilito dalla Legge Finanziaria 2009 (862.820mila euro), ridotto delle quote rese indisponibili dalla Legge Finanziaria 2007 (art. 1 comma 758 - quota C) pari a 13.546mila euro, e comprensivi delle somme relative al 2008, pari a 74.408mila euro, stanziare dalla Legge Finanziaria 2007 ex comma 904 art.1 relative alla quota C. Nel corso dell'esercizio, RFI SpA ha inoltre incassato una parte dei crediti residui relativi al 2000 (224.110mila euro), e tutti i crediti residui relativi agli anni precedenti (più in particolare, 67mila euro relativi al 2001, 45.720mila euro relativi al 2007, 85.352mila euro relativi al 2008 comprensivi del residuo relativo alla quota C comma 904 art.1 della Legge Finanziaria 2007 pari a 74.408mila euro. RFI SpA ha infine incassato la gran parte dello stanziamento relativo al 2009 (828.274mila euro).

I crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze relativi a "Contributi in conto impianti" sono di seguito analizzati:

Descrizione	Valori al 31.12.2008	Stanziamenti	Incassi	Valori al 31.12.2009
Contributi in conto impianti:				
- Cap.7122 - Contributi C/Impianti destinati alla Capogruppo per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie	49.876	2.720.601	(2.720.601)	49.876
- Cap.7123 - Contributi C/Impianti destinati alla Capogruppo per la realizzazione di opere specifiche	177.467	2.582	(72.582)	107.467
- Cap.7124 - Contributi C/Impianti per AV/AC	0	1.390.000	(1.270.000)	120.000
- Cap.7242 - Sovvenzioni Straordinarie alla Capogruppo per l'attuazione di varie disposizioni legislative	25.823	0	0	25.823
- Cap.7120 - Fondo per investimenti del Gruppo Ferrovie	0	460.000	0	460.000
TOTALE	253.166	4.573.183	(4.063.183)	763.166

valori in migliaia di euro

I crediti ex Cap. 7122 si sono incrementati per effetto dello stanziamento previsto per l'anno 2009 dalla Legge Finanziaria 2009 (2.362.688mila euro) ridotto delle somme accantonate ai sensi dell'art. 4 del D.L. n. 180/2008 - quota B (2.087mila euro), e per effetto dello stanziamento della quota C di competenza 2008 comma 758 art.1 Legge Finanziaria 2007 (360.000mila euro); le somme incassate riguardano per 2.310.725mila euro i crediti relativi al 2009, per 49.876mila euro i crediti residui al 31 dicembre 2008, e per 360.000mila euro i crediti iscritti nel 2009 per la quota C di competenza del 2008.



I crediti ex Cap. 7123 si sono incrementati per effetto dello stanziamento previsto per l'anno 2009 pari a 2.582mila euro; le somme incassate riguardano una parte dei crediti residui al 31 dicembre 2007 (72.582mila euro). Permangono, quindi, ancora da incassare la residua parte dei crediti al 31 dicembre 2007 (76.786mila euro) e l'intero stanziamento relativo al 31 dicembre 2008 (28.099mila euro) e al 31 dicembre 2009 (2.582mila euro).

I crediti ex Cap.7124 si sono incrementati per effetto dello stanziamento previsto per l'anno 2009 pari a 1.600.000mila euro del contributo quindicennale previsto dalla Legge Finanziaria 2009, ridotto delle quote rese indisponibili dalla Legge Finanziaria 2007 - art.1 comma 758 - quota C (480.000mila euro), destinato alla prosecuzione degli interventi relativi al Sistema Alta Velocità/Alta Capacità della linea Torino-Milano-Napoli, e per effetto dello stanziamento della quota C di competenza 2008 comma 758 art.1 Legge Finanziaria 2007 (270.000mila euro). Le somme incassate nell'esercizio si riferiscono a quota parte dello stanziamento del contributo quindicennale per 1.000.000mila euro, e alla quota C di competenza del 2008 per 270.000mila.

I crediti ex Cap.7120 si sono incrementati per effetto dello stanziamento previsto per l'anno 2009 pari a 460.000mila euro, ancora da incassare, del contributo destinato al finanziamento degli investimenti per la realizzazione di infrastrutture ferroviarie, da finalizzare nell'ambito dell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma 2007/2001 - Parte Investimenti - tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI SpA.

Tornando a commentare la tabella generale, i crediti per "Contributi in conto impianti da Unione Europea, altri Ministeri e altri" si riferiscono essenzialmente ad RFI SpA (47.871mila euro) e accolgono i contributi ricevuti a vario titolo dall'Unione Europea, da altri Ministeri e da altri Enti. Il decremento della voce di 24.840mila euro è per la gran parte riferito ai minori crediti verso la città di Torino (39.329mila euro) e verso la Regione Sicilia (12.034mila euro) e all'iscrizione di nuovi crediti verso il Comune di Torino, in relazione alla Convenzione per il quadruplicamento linea Porta Susa-Porta Dora (19.664mila euro), e verso altri Comuni per la soppressione di passaggi a livello (7.207mila euro).

I crediti verso "Altre Amministrazioni dello Stato" riguardano principalmente:

- i crediti per contributi ex *Lege* n. 166/2002 riconosciuti a Cemat SpA (32.632mila euro), a Trenitalia SpA (27.909mila euro), a Italcontainer SpA (9.139mila euro), a FS Logistica SpA (3.211mila euro) e a Terminali Italia Srl (1.620mila euro), dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze su progetti per lo sviluppo del trasporto merci per ferrovia con la modalità del "combinato". Il loro decremento è attribuibile principalmente a Italcontainer SpA (1.970mila euro) e a Cemat SpA (7.003mila euro);
- i crediti verso Pubbliche amministrazioni di Sita SpA (11.473mila euro) e Tevere TPL Scarl (5.775mila euro) per la copertura dei rinnovi contrattuali CCNL Autoferrotranvieri, diminuiti per effetto degli incassi dell'esercizio (12.942mila euro);
- i crediti riconosciuti a Trenitalia SpA per l'attività sperimentale dell'autostrada ferroviaria alpina condotta nel corso del 2009 per il tramite della società Autostrada Ferroviaria Alpina Srl (7.137mila euro).

L'incremento dei crediti per "Operazioni pronti contro termine" si riferisce interamente a Tunnel Ferroviario del Brennero SpA per operazioni con scadenza al 30 giugno 2010.

La voce "Debitori diversi" è così dettagliata:

Debitori diversi	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Acconti a fornitori per prestazioni correnti	90.603	29.530	61.073
Ricavi da fatturare	5.534	6.221	(687)
Crediti verso Compagnie di assicurazione per indennizzi liquidati	6.423	3.204	3.219
Crediti in corso di recupero	461	461	(0)
Crediti finanziari - Operazioni di <i>time deposit</i>	30.000	0	30.000
Altre partite	268.641	271.707	(3.066)
TOTALE	401.661	311.123	90.538

valori in migliaia di euro

L'incremento degli "Acconti a fornitori per prestazioni correnti" si riferisce in gran parte a RFI SpA (47.805mila euro), per acconti erogati all'Enel a fronte di somme in contestazione (39.389mila euro) e per acconti erogati ad altri fornitori per anticipi connessi a indennità di esproprio (8.416mila euro), a Trenitalia SpA (7.636mila euro), e a Grandi Stazioni SpA (6.218mila euro).

I crediti finanziari si riferiscono interamente a Grandi Stazioni SpA per operazioni di *time deposit* consistenti in crediti verso banche per investimenti finanziari a breve.

Operazioni di compravendita con obbligo di retrocessione

Trattasi di investimenti finanziari in pronti contro termine. Nella tabella seguente è riportata la situazione relativa alle prestazioni in essere al 31 dicembre 2009.

Operazioni di pronti contro termine	
Stato Patrimoniale	
- crediti verso altri - crediti verso Banche	5.016
- ratei attivi	14
Conto Economico	
- proventi finanziari	14
Effetto sul patrimonio netto	
- prima delle imposte	14
- dopo le imposte	13
Effetto sul risultato d'esercizio	
- prima delle imposte	14
- dopo le imposte	13

valori in migliaia di euro

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

La voce ammonta a 48.279mila euro con una variazione in diminuzione di 4.584mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni: Partecipazioni

La voce si è così movimentata nel corso dell'esercizio:

Società	31.12.2009	31.12.2008	Differenze
Partecipazioni in imprese controllate			
Grandi Stazioni Edicole Srl	0	12	(12)
Partecipazioni in imprese collegate			
TSF - Tele Sistemi Ferroviari SpA	31.959	31.959	0
Società Alpe Adria SpA	282	0	282
TOTALE	32.241	31.971	270

valori in migliaia di euro

La voce si riferisce alla partecipazione in TSF - Telesistemi Ferroviari SpA, trasferita all'attivo circolante nel 2007 dalla Capogruppo, e alla partecipazione nella società Società Alpe Adria SpA, trasferita all'attivo circolante da Trenitalia SpA nel corso dell'esercizio corrente in quanto destinata alla vendita. Si segnala, infine, la cessione da parte di Grandi Stazioni SpA della partecipazione in Grandi Stazioni Edicole Srl.

In riferimento a TSF SpA si evidenzia che in data 10 dicembre 2009 è stato sottoscritto un accordo tra Ferrovie dello Stato SpA e l'azionista si maggioranza della collegata Almagora Italia SpA, per il recesso dalla partecipazione da parte della capogruppo, che ha avuto effetto dal 17 marzo 2010.

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni: Altri titoli

La voce ammonta a 16.038mila euro e si riferisce essenzialmente a Cemat SpA (11.400mila euro) e a TX Logistik AG (4.092mila euro).

Il suo decremento netto si riferisce essenzialmente alla vendita di quota parte dei fondi monetari effettuato dalla società TX Logistik AG (10.556mila euro) e all'incremento di titoli effettuato dalla società Cemat SpA (6.400mila euro).

Disponibilità liquide

La voce ammonta a 1.107.959mila euro con una variazione in diminuzione di 894.980mila euro rispetto al 31 dicembre 2008. Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Depositi bancari e postali	351.077	680.854	(329.777)
Assegni	403	266	137
Denaro e valori in cassa	28.174	50.724	(22.550)
Conti correnti di tesoreria	728.305	1.271.095	(542.790)
TOTALE	1.107.959	2.002.939	(894.980)

valori in migliaia di euro

La voce "Depositi bancari e postali" si riferisce principalmente alla Capogruppo (222.420mila euro) e a Grandi Stazioni SpA (27.858mila euro). Il suo decremento si riferisce essenzialmente ai minori impieghi a breve(25.000mila euro) e ai minori depositi a scadenza (294.000mila euro) della Capogruppo.

L'importo dei "Conti Correnti di Tesoreria" rappresenta quanto accreditato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze alla Capogruppo (60.146mila euro) e alla società RFI SpA (668.159mila euro) per il Contratto di Programma e per altri contributi erogati dalla Commissione Europea. Per quanto riguarda RFI SpA, si fa presente che la giacenza del "Conto Corrente di Tesoreria" si riferisce al residuo dei versamenti effettuati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze relativi al 2008 (201.151mila euro) e al 2009 (199.196mila euro), e al residuo dei contributi erogati dalla Commissione Europea (267.812mila euro).

Si ricorda, infine, che nelle "Disponibilità liquide" della società RFI SpA sono compresi fondi vincolati a particolari destinazioni, per 1.642mila euro, a fronte di pignoramenti disposti dall'Autorità Giudiziaria per contenziosi di natura giuslavoristica, e per 18.700mila euro, a fronte di pignoramenti notificati alle banche, che non hanno dato origine a vincoli di indisponibilità.

Ratei e risconti attivi

La voce ammonta a 33.242mila euro con una variazione in aumento di 4.875mila euro rispetto al 31 dicembre 2008. Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
RATEI ATTIVI			
Interessi attivi	5.536	5.264	272
Altri ratei attivi	498	636	(138)
	6.034	5.900	134
RISCONTI ATTIVI			
Fitti passivi	1.379	2.103	(724)
Interessi passivi	91	0	91
Premi di assicurazione	3.384	958	2.426
Canoni di <i>leasing</i>	52	85	(33)
Altri risconti attivi	22.302	19.321	2.981
	27.208	22.467	4.741
TOTALE	33.242	28.367	4.875

valori in migliaia di euro

L'incremento della voce "Premi di assicurazione" si riferisce essenzialmente alla Capogruppo (2.490mila euro).

L'incremento della voce "Altri risconti attivi" si riferisce a molte partite tra le quali la più rilevante riguarda Trenitalia SpA (1.758mila euro).

Stato patrimoniale: passivo

Patrimonio netto

Il Patrimonio Netto di Gruppo ammonta a 36.118.045mila euro, con una variazione positiva di 26.425mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Nella tabella seguente è riportata la movimentazione del patrimonio netto nell'esercizio 2009.

Composizione Patrimonio netto	Saldo al 31.12.2008	Destinazione del risultato d'esercizio	Altre variazioni			Risultato di periodo	Saldo al 31.12.2009
			Incrementi	Decrementi	Altre variazioni		
Capitale	38.790.425						38.790.425
Riserva legale	10.424	565					10.989
Altre riserve:							
Riserva Straordinaria	27.897						27.897
Avanzo da scissione	254.599						254.599
Riserva di rivalutazione ex art. 15 D.L. 185/2008	177.084						177.084
Contributi della Unione Europea e di Enti Pubblici	2.797						2.797
Riserva per differenze da traduzione	5.261		133				5.394
Riserva di consolidamento	2.240			(1)			2.239
Utili (perdite) portati a nuovo e altre riserve	(3.186.785)	7.113			(619)		(3.180.291)
Risultato di esercizio	7.678	(7.678)				26.912	26.912
TOTALE	36.091.620	0	133	(1)	(619)	26.912	36.118.045

valori in migliaia di euro

Il capitale sociale del Gruppo al 31 dicembre 2009, che riflette quello della Capogruppo, ammonta a 38.790.425.485 euro e non ha subito variazioni rispetto all'esercizio 2008.

Riserva Legale

La riserva legale, pari a 10.989mila euro, è aumentata di 565mila euro rispetto all'esercizio precedente per la quota parte di utile realizzato nel 2008 dalla Capogruppo e destinato a tale voce.

Avanzo da scissione

La riserva, pari a 254.599mila euro, deriva dall'avanzo generato dall'operazione di scissione totale doppia effettuata nel 2007 dalla società Ferrovie Real Estate SpA in favore della Capogruppo e di Trenitalia SpA.

Riserva per differenze da traduzione

La riserva per differenze da traduzione, pari a 5.394mila euro, si incrementa di 133mila euro per effetto, principalmente, della fluttuazione positiva dei cambi relativi al franco svizzero, per le società Cisalpino AG, TILO SA e TX Logistik CH, e alla corona ceca per la società Grandi Stazioni Ceska Republika.

Riserva di consolidamento

La riserva di consolidamento, pari a 2.339mila euro, si decrementa per la riclassifica della società Società Alpe Adria SpA all'attivo circolante.

Utili (perdite) a nuovo

Il valore riflette sostanzialmente le perdite e gli utili riportati a nuovo delle società consolidate e le rettifiche di consolidamento emerse nei precedenti esercizi.



Prospetto di raccordo al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2008 tra il patrimonio netto e il risultato della Capogruppo Ferrovie dello Stato SpA e il patrimonio netto e il risultato consolidati

	31 dicembre 2009		31 dicembre 2008	
	Patrimonio Netto	Risultato di esercizio	Patrimonio Netto	Risultato di esercizio
Bilancio Ferrovie dello Stato SpA	36.050.362	70.073	35.980.290	11.293
- Utili (perdite) delle partecipate consolidate dopo l'acquisizione al netto dei dividendi e delle svalutazioni:				
- quota di competenza del gruppo degli utili (perdite) dell'esercizio e di quelli precedenti	17.954	72.715	(15.221)	39.796
- elisione svalutazione partecipazioni	68.564	1.836	68.188	46.386
- storno dividendi	(5.029)	(38.720)	(5.029)	(67.871)
Totale	81.489	35.831	47.937	18.312
- Altre rettifiche di consolidamento:				
- valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni in imprese controllate non consolidate e collegate	3.280	(1.422)	3.045	3.645
- storno utili/perdite infragruppo	(471.293)	(34.371)	(436.923)	(51.882)
- ammortamento differenza di consolidamento	(53.719)	(1.556)	(52.188)	(1.556)
- storno imposte da consolidato fiscale	290.566	(19.865)	310.431	30.264
- altre	29.847	(21.777)	51.645	(2.397)
Totale	(201.319)	(78.991)	(123.989)	(21.927)
- Riserve per contributi da Enti pubblici ricevuti da società consolidate	2.797		2.797	
- Riserve di rivalutazione	177.084		177.084	
- Riserva di consolidamento	2.239		2.240	
- Riserva da differenze di traduzione	5.394		5.261	
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	36.118.045	26.912	36.091.620	7.678
- Patrimonio netto di competenza dei terzi (escluso utile/perdita)	109.619		110.604	
- Utile (perdita) di competenza dei terzi	17.201	17.201	7.852	7.852
PATRIMONIO NETTO DEI TERZI	126.820	17.201	118.457	7.852
TOTALE PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO	36.244.865	44.113	36.210.076	15.531

valori in migliaia di euro

Fondi per rischi e oneri

La posta ammonta a 27.159.941mila euro, con una variazione in diminuzione di 463.813mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Si riportano di seguito la composizione e la movimentazione dell'esercizio:

Descrizione	Saldo al 31.12.2008	Accantonamenti	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Altre variazioni	Saldo al 31.12.2009
Fondo imposte, anche differite	70.930	1.383	(7.287)	(3.084)	57	61.885
Fondo ristrutturazione industriale	228.126	19.000	(69.618)		(159.757)	17.751
Fondo ristrutturazione ex lege 448/98 e relativo fondo integrativo	22.977.538		(440.342)			22.537.196
Fondo manutenzione ordinaria	2.323.000					2.323.000
Fondo per altri rischi e oneri	2.024.160	179.806	(303.897)	(87.595)	407.635	2.220.109
TOTALE	27.623.754	200.189	(821.144)	(90.679)	247.821	27.159.941

valori in migliaia di euro

Fondo imposte, anche differite

Il fondo risulta così movimentato:

Descrizione	Saldo al 31.12.2008	Accantonamenti	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Altre variazioni	Saldo al 31.12.2009
Fondo imposte	22.646	1.285	(1.120)	(3.084)	2.489	22.216
Fondo imposte differite	48.284	98	(6.167)		(2.546)	39.669
TOTALE	70.930	1.383	(7.287)	(3.084)	(57)	61.885

valori in migliaia di euro

Gli accantonamenti dell'esercizio al Fondo imposte sono attribuibili esclusivamente a RFI SpA e sono relativi a:

- 255mila euro per otto avvisi di liquidazione in materia di imposta di registro, ipotecaria, catastale e bollo notificati in data 27 maggio, 3 giugno, 19 settembre, 2 e 5 ottobre 2009 dall'Agenzia delle Entrate - Ufficio di Messina, avverso i quali RFI SpA ha presentato tempestivi ricorsi innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale competente;
- 816mila euro per cinque avvisi di accertamento d'ufficio e irrogazione di sanzioni da parte del Comune di Villadossola in data 28 dicembre 2009;
- 209mila euro per tre avvisi di accertamento e irrogazione delle sanzioni, in materia di tassa smaltimento rifiuti solidi urbani (TARSU), notificati in data 24 e 28 dicembre 2009 dal Comune di Bologna. Il rilascio fondi, operato da RFI SpA, è relativo:

- per 2.943mila euro al rilascio parziale del fondo, costituito nell'anno 2002 e 2007 per far fronte all'ICI e agli oneri di accatastamento delle stazioni di proprietà di RFI SpA, a seguito del completamento di alcune operazioni di accatastamento;
- per 5mila euro al rilascio del fondo ICI, relativo all'annualità 2001 notificato dal Comune di Siena, effettuato in quanto valutato non economicamente vantaggioso il proseguimento del giudizio in Commissione Tributaria Regionale;
- per 74mila euro al rilascio del fondo relativo ai tre atti di accertamento in materia di Tassa Occupazione e Aree Pubbliche (Tosap) per gli anni 2003, 2004 e 2005 a seguito delle sentenze nn. 297/01/07, 298/01/07 e 299/01/07, con le quali i giudici di prime cure avevano accolto le tesi prospettate da RFI SpA e che in data 22 gennaio 2009 sono passate in giudicato;
- per 54mila euro al rilascio del fondo costituito in sede di Bilancio 2008 per avvisi di accertamento TARSU Comune di Lucca anni dal 1998 al 2002 (48 mila euro) e TARSU Comune di Viareggio anni dal 2002 al 2005 (6 mila euro) a seguito dell'accertamento dell'onere da parte della Struttura competente.

I decrementi sono imputabili agli utilizzi effettuati da TAV SpA (1.120mila euro).

Il resto della voce accoglie principalmente gli accantonamenti effettuati da TAV SpA negli esercizi precedenti. Per maggiori informazioni circa il contenzioso fiscale della società TAV SpA si fa riferimento ai bilanci relativi agli anni precedenti.

I decrementi del fondo imposte differite fanno riferimento all'imposta Irap per 5.364mila euro e all'imposta Ires per 803mila euro. I maggiori utilizzi riguardano le società Capogruppo (3.802 mila euro) e TAV (1.382mila euro).

Fondo ristrutturazione industriale

Il Fondo in questione, di pertinenza esclusivamente di Trenitalia SpA, include la previsione di spesa necessaria per attuare gli interventi di riorganizzazione previsti nel piano industriale societario. Nel corso dell'esercizio 2009 è stato utilizzato per 69.618mila euro, a fronte degli oneri per incentivi agli esodi sostenuti nel periodo, ed è stato incrementato per 19.000mila euro sulla base della previsione di maggior spesa individuale per realizzare il piano industriale della società. È stata, infine, operata una riclassifica in diminuzione per 159.757mila euro verso la voce "Fondo a gestione bilaterale" di "Altri fondi rischi".

Fondo ristrutturazione ex lege 448/98 e relativo fondo integrativo

Il Fondo di ristrutturazione fu costituito in attuazione dell'art. 43, comma 5, della Legge n. 448/98, e in conformità a quanto deliberato dall'Assemblea Ordinaria e Straordinaria dell'allora Capogruppo Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni (ora RFI SpA) del 14 giugno 1999, per complessivi 26.038.086mila euro, di cui 9.188.941mila euro già riflessi nel bilancio al 31 dicembre 1998, nei limiti delle riserve esistenti e 16.849.145mila euro stanziati nel corso dell'esercizio 1999 a fronte di pari diminuzione del capitale sociale e, marginalmente, di residue riserve.

A valere sugli esercizi dal 1998 al 2001 tale fondo è stato utilizzato, come consentito dal DPR n. 277/1998, per complessivi 3.909.015mila euro, a fronte delle quote annuali di ammortamento relative ai beni del ramo d'azienda Infrastruttura. È stato inoltre utilizzato:

- nell'esercizio 2000 per la copertura della minusvalenza di 2.742.386mila euro sul compendio aziendale costituente l'"Azienda Trasporto", accertata in sede di cessione dello stesso da parte dell'allora Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per azioni (ora RFI SpA) alla società controllata Trenitalia SpA;
- nell'esercizio 2001 per fronteggiare i maggiori oneri (109.636mila euro) derivati a RFI SpA dagli esodi incentivati non coperti dal fondo ristrutturazione industriale, ora azzerato.

Tali utilizzi del fondo sono stati effettuati in conformità alle modalità stabilite dalla già citata Assemblea ordinaria del 14 giugno 1999 e successive delibere e previa specifica autorizzazione dell'azionista in sede assembleare.

Al 31 dicembre 2009 il fondo di ristrutturazione ex lege n. 448/98 è pari a 19.277.049mila euro.

Il relativo fondo integrativo è stato costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002 delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI SpA.

Nell'esercizio 2009 è stato utilizzato, analogamente agli esercizi dal 2002 al 2008, per far fronte agli oneri derivanti dagli ammortamenti, dalle svalutazioni dei cespiti e dalle minusvalenze relative ai cespiti stessi, come di seguito dettagliato:

Descrizione	Fondo ex lege 448/98	Fondo integrativo
Saldo al 31.12.2008	19.277.049	3.700.489
Utilizzi:		
- relativi ad ammortamenti		(435.083)
- relativi a minusvalenze		(5.259)
Saldo al 31.12.2009	19.277.049	3.260.147

valori in migliaia di euro

Con riferimento alle minusvalenze coperte dal fondo, si precisa che 3.412mila euro si riferiscono a quelle ordinarie e 1.847mila euro a quelle straordinarie.

Fondo oneri di manutenzione ordinaria

Il fondo oneri di manutenzione ordinaria è stato costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002 delle risultanze delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI SpA.

In aderenza a tali valutazioni, il fondo è destinato a neutralizzare, attraverso il suo utilizzo, gli oneri di manutenzione dell'infrastruttura, ove a fronte di essi non venissero erogati dallo Stato contributi in conto esercizio.

Nel corso dell'anno 2009 il fondo non è stato movimentato e risulta pari a 2.323.000mila euro.

Si rimanda per ogni approfondimento a quanto riportato nella Sezione 2 "Criteri di redazione del bilancio consolidato e criteri di valutazione di Gruppo" della presente Nota Integrativa.



Fondo per altri rischi e oneri

Si evidenzia, nel seguito, il dettaglio e la movimentazione intervenuta nell'esercizio 2009:

Descrizione	Saldo al 31.12.2008	Accantonamenti ⁽¹⁾	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Altre variazioni	Saldo al 31.12.2009
Competenze al personale da definire	444	1.700	(87)		1.396	3.453
T.F.R. medici fiduciari	456	29	(92)			393
Adeguamento valore scorte	11.639				(3.817)	7.822
Contenzioso nei confronti del personale e dei terzi	1.046.758	75.057	(159.643)	(62.337)	(28.686)	871.149
Fondo decoibentazione rotabili	6.054		(5.358)			696
Prestazioni continuative ex OPAFS in via di definiz.	997		(497)			500
Fondo oneri partecipazioni	6.413				194	6.607
Fondo oneri per esodi incentivati	13.461		(13.383)			78
Fondo rischi contrattuali	9.548	523	(1.885)		518	8.704
Fondo oneri e perdite beni patrimoniali	459.125		(2.650)		(5.170)	451.305
Altri rischi minori	469.265	102.497	(120.437)	(25.258)	443.200	869.402
TOTALE	2.024.160	179.806	(303.897)	(87.595)	407.635	2.220.109

valori in migliaia di euro

⁽¹⁾ Di cui 87.408mila euro per accantonamenti dell'esercizio, e 92.398mila euro imputati ad altre voci di conto economico

Tfr Medici Fiduciari

Il Fondo trattamento di fine rapporto, detto premio di operosità, è previsto dall'art. 25 del regolamento dei medici fiduciari di RFI SpA. Tali medici presidiano gli impianti e svolgono attività di consulenza medica, di aiuto medico e compiti relativi al Servizio Sanitario Nazionale. Essi emettono fattura mensile e, ove previsto, calcolano il premio di operosità che sarà erogato alla fine del rapporto del medico con la società. Durante il periodo il fondo si incrementa con gli accantonamenti delle fatture emesse e si decrementa con le uscite dei medici e il termine del loro rapporto contrattuale.

Fondo adeguamento valore scorte

Il fondo, interamente attribuibile ad RFI SpA, riflette quanto ritenuto necessario per far fronte alla presumibile perdita di valore dei materiali in giacenza a lenta movimentazione nel loro complesso. Nel corso dell'esercizio il fondo è stato riclassificato a incremento della consistenza del fondo svalutazione rimanenze (3.818mila euro), come commentato nella posta dell'Attivo Circolante. Al 31 dicembre 2009 la consistenza è pari a 7.822mila euro ed è stato ritenuto congruo dalla società.

Fondi relativi al contenzioso

Si riferiscono al contenzioso nei confronti del personale e di terzi.

Per il personale l'ammontare dei possibili oneri accantonati è da porre in relazione alle contestazioni in essere e alle cause attivate presso le competenti sedi, riguardanti essenzialmente rivendicazioni economiche e di carriera, nonché il risarcimento dei danni subiti per malattie professionali.

Per quanto riguarda i terzi, si tratta essenzialmente di contenzioso in essere nei confronti di fornitori per appalti di opere, servizi e forniture, nonché di contenzioso potenziale relativo a riserve avanzate dai fornitori.

Gli incrementi dei fondi in questione si riferiscono principalmente ad accantonamenti effettuati da RFI SpA (42.307mila euro), Trenitalia SpA (20.377mila euro), Grandi Stazioni SpA (2.665mila euro) e dalla Capogruppo (7.000mila euro), a seguito della revisione delle possibili soccombenze in controversie di loro pertinenza.

In particolare, RFI SpA ha incrementato il fondo che si riferisce al contenzioso verso il personale per 41.509mila euro, al fine di far fronte alla prevedibile copertura delle spese e degli oneri contributivi presunti relativi a vertenze nei confronti del personale ed ha proceduto anche all'accantonamento degli interessi sulla defiscalizzazione INPS Cooperativa Garibaldi (798 mila euro).

Per quanto riguarda i terzi, trattasi essenzialmente di cause in corso con i fornitori per appalti di opere, servizi e forniture, nonché di contenzioso potenziale relativo a riserve avanzate dai fornitori. Nell'anno 2009 il fondo è stato utilizzato per 5.392 mila euro ed è stato ridotto complessivamente per 134.969 mila euro sia a seguito della conclusione favorevole di alcuni contenziosi sia per una valutazione più puntuale della capitalizzabilità dei contenziosi acquisiti con le scissioni dalla TAV.

Per quanto riguarda Trenitalia SpA il fondo relativo al contenzioso verso il personale è stato adeguato di 8.133mila euro, in base all'ammontare degli oneri stimati a fronte di liti giudiziarie o extra giudiziarie concernenti la materia del lavoro, mentre il contenzioso nei confronti di terzi ha dato luogo a un accantonamento di 12.244mila euro, atto a fronteggiare, da un lato, possibili controversie con i terzi sorte nell'esercizio e, dall'altro, possibili contestazioni delle Regioni sui servizi effettuati in base ai Contratti di Servizio Pubblico.

I decrementi dei fondi, imputabili principalmente a RFI SpA (139.293mila euro) e a Trenitalia SpA (15.836mila euro) sono sostanzialmente dovuti alla copertura delle spese relative a vertenze e arbitrati chiusi nell'esercizio.

Fondo decoibentazione rotabili

Il fondo è stato utilizzato da Trenitalia SpA a fronte degli oneri sostenuti nell'esercizio per la decoibentazione da amianto del materiale rotabile ai sensi della normativa vigente (5.358mila euro). Dopo tale utilizzo il fondo in questione è stato ritenuto congruo a fronte della previsione di oneri residuali da sostenere e, pertanto, non si è proceduto a effettuare nuovi accantonamenti.

Fondo oneri per esodi incentivati

Nel corso dell'esercizio il fondo, costituito a fronte degli oneri previsti per incentivare l'esodo anticipato del personale, è stato utilizzato da RFI SpA per 13.383mila euro a fronte degli oneri sostenuti nell'esercizio.

Fondi oneri e perdite beni patrimoniali

Il fondo, trasferito nel 2003 con l'operazione di scissione da parte di RFI SpA a beneficio di Ferrovie Real Estate SpA, era stato costituito a fronte delle minusvalenze e degli oneri di vendita (inclusi quelli finanziari e di bonifica) degli immobili di *trading*, nonché a fronte della ridotta redditività delle officine trasferite.

Nel corso del 2007, a seguito della scissione totale doppia di Ferrovie Real Estate SpA, tale fondo è stato conferito alla Capogruppo e a Trenitalia SpA, ed è stato utilizzato nel corso dell'esercizio dalla Capogruppo per:

- far fronte alle minusvalenze generate sulla vendita degli alloggi, sui quali non era stato possibile effettuare l'attività peritale ai fini dell'allocazione del fondo stesso (871mila euro) e per le spese di manutenzione sostenute (90mila euro);

- a parziale copertura degli ammortamenti delle officine (1.554mila euro);

Il fondo è stato poi oggetto di conferimento, da parte della Capogruppo, alla società FS Sistemi Urbani Srl per 5.170mila euro.

È stato utilizzato, infine, da Trenitalia SpA a fronte degli oneri sostenuti per la bonifica degli impianti (136 mila euro).

Al 31 dicembre 2009 il fondo risulta essere attribuito per 261.916mila euro alla Capogruppo e per 189.389mila euro a Trenitalia SpA.

Altri rischi minori

Trattasi di fondi rischi e oneri di natura residuale. I fondi più significativi in termini di importo, sono i seguenti:

- fondo per il contenzioso ENEL iscritto nel bilancio di RFI SpA pari a 30.500mila euro, comprensivo anche del fondo relativo ai debiti in contestazione pari a 12.339mila euro.

Tale fondo nell'anno 2009, a seguito dell'intervenuto chiarimento interpretativo in ordine agli elementi della tariffazione del servizio (costi sostenuti) e alla previsione dello strumento (conguaglio) idoneo ad assicurare il mantenimento nel tempo di un corretto addebito alle Imprese ferroviarie dei costi sostenuti dal Gestore dell'Infrastruttura, è stato "utilizzato" per 90.758 mila euro, di cui la parte preponderante, pari a 74.315mila euro, per il rimborso alle Imprese Ferroviarie dei maggiori addebiti effettuati per gli anni 2000-2008, come confermato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota del 17 dicembre 2009;

- fondo bonifica, sempre di RFI SpA, costituito a copertura di oneri connessi alla valorizzazione delle opere da dismettere al fine di consentirne la proficua collocazione sul mercato e, dall'esercizio 2008, di oneri connessi alla bonifica di siti inquinati. Nella determinazione di tale accantonamento sono stati considerati i costi di ripristino delle aree interessate in base al precedente utilizzo di carattere industriale. Al 31 dicembre 2009 il fondo ammonta a 65.204mila euro, dopo essere stato utilizzato per 2.961mila euro, per far fronte agli oneri sostenuti nel periodo;
- fondi della Capogruppo rivenienti da:
 - scissione totale doppia della società Ferrovie Real Estate SpA, avvenuta nel 2007, da porre in relazione essenzialmente ai rischi connessi al recupero di oneri condominiali e agli oneri contrattualmente previsti relativi a particolari vendite per un valore di 27.662mila euro;
 - accantonamenti effettuati nel corso del 2007 a fronte della stima degli oneri di bonifica di alcuni siti. Il fondo è stato oggetto di conferimento alla società FS Sistemi Urbani Srl (8.130mila euro). La parte residuale è pari a 22.670mila euro;
 - accantonamenti effettuati negli esercizi precedenti a presidio di rischi collegati a partite di natura fiscale e oneri per la realizzazione di partite creditorie. Nell'esercizio è stato oggetto di rilascio per 5.073 mila euro e presenta un saldo pari a 24.722mila euro;
 - accantonamenti effettuati nell'esercizio (5.500mila euro) a fronte degli oneri da sostenere per i lavori di consolidamento dell'ex palazzo Compartimentale di Trieste, per cedimenti strutturali provocati da terzi, a seguito della realizzazione di un parcheggio interrato nel piazzale prospiciente.

Si segnala l'incremento degli accantonamenti per competenze al personale da definire effettuati da RFI SpA e da Trenitalia SpA.

Si specifica, infine, che nella voce è ricompreso il "Fondo a gestione bilaterale - parte straordinaria" per un importo di 328.413mila euro di cui si è già ampiamente accennato nella Relazione.

Al 31 dicembre 2009 è stata effettuata, infine, una riclassifica nei fondi rischi per alcune voci relative al personale maturate nel corso degli esercizi precedenti la cui quantificazione non risulta compiutamente definita.

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

La posta ammonta a 2.593.131mila euro, con un decremento netto di 263.115mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Si riporta di seguito la movimentazione della voce avvenuta nell'esercizio:

Consistenza del fondo al 31.12.2008	2.856.246
Incrementi	
- Accantonamenti e Rivalutazioni	144.393
Decrementi	(395.054)
Altre variazioni	(12.454)
Consistenza del fondo al 31.12.2009	2.593.131

valori in migliaia di euro

La voce accoglie sia il trattamento di fine rapporto riguardante il personale delle società consolidate e della Capogruppo, sia l'indennità di buonuscita, istituto assimilabile al trattamento di fine rapporto, riferito al solo personale con CCNL (contratto collettivo nazionale di lavoro) delle Attività Ferroviarie (Capogruppo, RFI SpA, Trenitalia SpA, Ferservizi SpA e Italferr SpA), che rappresenta il debito nei confronti dei dipendenti delle succitate società maturato per il periodo di lavoro prestato a tutto il 31 dicembre 1995, anno di passaggio al regime Tfr, rivalutato in analogia a quanto previsto per tale istituto.

Come noto, a partire dal 1° gennaio 2007, l'istituto del Tfr è stato oggetto di rilevanti riforme, sia con riferimento alla sua destinazione a forme pensionistiche complementari sia all'istituzione di apposito Fondo Tesoreria presso l'INPS effettuata con la Legge n. 296 del 2006 (Finanziaria 2007).

In particolare, il Decreto del Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze del 30 gennaio 2007, ha dato attuazione alle norme, fissando al 30 giugno 2007 la scadenza del termine previsto per la scelta, da parte del personale dipendente, della destinazione del Tfr maturando a favore di fondi pensione integrativi, e stabilendo le regole per il versamento sia ai fondi pensione integrativi sia al Fondo Tesoreria INPS, nel caso di mantenimento del fondo in azienda, qualora il numero dei dipendenti non sia inferiore alle cinquanta unità.

Il valore del fondo al 31 dicembre 2009 rappresenta pertanto l'importo del debito maturato nei confronti del personale dipendente al netto di quanto liquidato per le uscite (cessazioni, anticipazioni etc.) e per quote trasferite al Fondo di Tesoreria INPS e ad altri fondi integrativi.

Debiti

La posta ammonta a 20.272.778mila euro con una variazione in diminuzione di 537.819mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Obbligazioni

La voce ammonta complessivamente a 3.292.400mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Obbligazioni	3.292.400	3.292.400	0
TOTALE	3.292.400	3.292.400	0

valori in migliaia di euro

La quota oltre i cinque anni ammonta a 2.692.400mila euro.

Trattasi di venti prestiti obbligazionari, emessi dalla Capogruppo e sottoscritti interamente dalla società Eurofima (*private placement*), il cui dettaglio è indicato nella tabella seguente.

Emissioni	Importo	Data di emissione	Data di scadenza
Serie 1	200.000	30/12/03	28/12/2018
Serie 2	200.000	30/12/03	28/12/2018
Serie 3	149.400	13/12/04	28/12/2018
Serie 4	160.000	13/12/04	13/12/2019
Serie 5	183.000	16/12/04	16/12/2019
Serie 6	194.000	15/12/05	15/06/2016
Serie 7	32.300	15/12/05	15/06/2016
Serie 8	83.000	28/10/05	08/06/2015
Serie 9	62.700	28/10/05	28/12/2018
Serie 10	62.700	31/10/05	30/06/2020
Serie 11	165.300	31/10/05	06/03/2015
Serie 12	310.000	08/05/06	07/04/2016
Serie 13	190.000	15/05/06	15/05/2026
Serie 14	100.000	15/05/06	15/05/2026
Serie 15	128.700	23/04/07	30/03/2027
Serie 16	116.000	19/04/07	15/05/2026
Serie 17	120.000	19/04/07	30/03/2022
Serie 18	122.200	22/05/07	22/05/2024
Serie 19	65.700	22/05/07	30/03/2027
Serie 20	47.400	22/05/07	30/06/2020
Serie 21	600.000	15/07/08	05/09/2013

valori in migliaia di euro

Il ricorso a detti prestiti è finalizzato al finanziamento di investimenti della società Trenitalia SpA per il programma di rinnovo e ammodernamento del materiale rotabile.

Il rimborso dei prestiti è previsto in unica soluzione alla scadenza e il godimento delle cedole è semestrale a tasso d'interesse variabile. I titoli non prevedono quotazioni su "mercati ufficiali", Borse nazionali od estere, non potranno essere oggetto di negoziazione e rimarranno nel bilancio di Eurofima in qualità di unico proprietario.

Per corrispondere ai requisiti di garanzia statutariamente richiesti da Eurofima a supporto di tutti i finanziamenti concessi fino a oggi ai propri clienti/azionisti e per mantenere la proprietà del materiale rotabile in capo a Trenitalia SpA l'operazione prevede la costituzione di pegno sui beni oggetto di finanziamento.

Alla Capogruppo è affidato il ruolo di "custode" dei beni medesimi, soddisfacendo in tal modo i requisiti di "spossessamento" richiesti dall'articolo 2786 del codice civile per la validità e l'efficacia del pegno.



Debiti verso banche

La voce ammonta a 7.177.647mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
C/C ordinari	126.636	67.526	59.110
Finanziamenti bancari	7.051.011	6.960.112	90.899
TOTALE	7.177.647	7.027.638	150.009

valori in migliaia di euro

L'importo della voce "Debiti verso banche" esigibile oltre i cinque anni ammonta a 4.310.875mila euro ed è riconducibile essenzialmente a Trenitalia SpA (1.801.041mila euro), RFI SpA (987.183mila euro), TAV SpA (775.111mila euro), alla Capogruppo (648.689mila euro) e Grandi Stazioni SpA (94.444mila euro).

L'incremento della voce "C/C ordinari" è relativa alla maggiore esposizione verso enti creditizi prevalentemente da parte di Fercredit SpA (44.173mila euro) e Centostazioni SpA (12.133mila euro).

La variazione in aumento della voce "Finanziamenti bancari" è dovuta principalmente all'effetto combinato tra:

- la maggiore esposizione finanziaria verso enti creditizi da parte di Fercredit SpA relativa a operazioni finanziarie per 122.940mila euro;
- l'incremento fatto registrare da Grandi Stazioni SpA (53.366mila euro), relativo essenzialmente al finanziamento ottenuto dalla Banca Europea degli Investimenti (BEI) per 58.000mila euro, parzialmente compensato dai rimborsi effettuati a Banca BIIS (4.000mila euro) e a Bipop Carire (650mila euro);
- il rimborso parziale da parte di RFI SpA e TAV SpA del prestito contratto con la Banca Europea degli Investimenti (BEI) (rispettivamente 49.132mila euro e 45.071mila euro).

Nel corso dei precedenti esercizi, la società TAV SpA, per la copertura dei rischi connessi alla fluttuazione dei tassi di interesse, ha stipulato con primari Istituti Finanziari dei contratti di *Interest Rate Swap*. In particolare si è trasformato l'indebitamento da tasso variabile a tasso fisso relativamente ai finanziamenti a lungo termine. La sottoscrizione di tali contratti è avvenuta, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, al fine di predefinire e stabilizzare, in un'ottica di lungo periodo, l'onere complessivo dell'indebitamento legato al progetto Alta Velocità/Alta Capacità in misura fissa e con l'obiettivo anche di facilitare la determinazione prospettica degli andamenti economici delle iniziative. A tale proposito si ricorda che un contratto relativo al prestito stipulato con BEI è stato trasferito nel 2006 a RFI SpA, con la scissione della tratta Roma-Gricignano. L'andamento dei tassi di interesse ha determinato, nel periodo, differenziali negativi contabilizzati da TAV nella voce "oneri finanziari" di ammontare pari a 14.820mila euro, mentre il differenziale negativo registrato da RFI SpA, pari a 18.568mila euro è stato interamente capitalizzato.

Anche Trenitalia SpA nel corso degli esercizi precedenti aveva stipulato dei contratti di *Interest Rate Swap* e di *Interest Rate Collar*, costruiti in modo da replicare perfettamente le caratteristiche del debito coperto in termini di tasso, durata e piano di ammortamento. Inoltre nel corso del 2009, al fine di limitare ulteriormente la variabilità degli interessi sui finanziamenti nel corso degli anni, la stessa Trenitalia SpA ha stipulato dei nuovi contratti di *Interest Rate Swap*, *Interest Rate Collar* ed *Interest Rate Cap*. Tali derivati, tutti da intendersi di copertura, sono stati posti in essere sui finanziamenti ricevuti da Eurofima, Banca BIIS (ex OPI) e da BEI ed hanno fatto registrare complessivamente dei differenziali positivi per un ammontare pari a 1.042mila euro, iscritto nei proventi finanziari. Per ulteriori dettagli sui contratti di *Interest Rate Swap* si rimanda alla successiva sezione 4 delle "Altre Informazioni".

Debiti verso altri finanziatori

La voce ammonta a 2.345.963mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Cassa Depositi e Prestiti:			
- Finanziamento infrastruttura ferroviaria	1.826.004	1.948.770	(122.766)
- Altri	389.475	414.762	(25.287)
Altri finanziatori	130.484	631.196	(500.712)
TOTALE	2.345.963	2.994.728	(648.765)

valori in migliaia di euro

L'importo della voce esigibile oltre i cinque anni ammonta a 1.384.626mila euro ed è riconducibile principalmente alla Capogruppo (1.133.104mila euro), a TAV SpA (223.413mila euro) e a Cemat SpA (21.445mila euro).

Il decremento della voce "Cassa Depositi e Prestiti" è da imputarsi essenzialmente al:

- rimborso da parte della Capogruppo (122.766mila euro) del prestito contratto lo scorso esercizio, destinato al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (reti tradizionale e Alta Velocità); il rimborso dei prestiti è assicurato dai contributi da ricevere dallo Stato dal 2007 al 2021;
- rimborso da parte di TAV SpA (22.203mila euro) di quote di prestiti e anticipazioni concessi dalla Cassa Depositi e Prestiti;
- rimborso di prestiti contratti da Cemat SpA (2.281mila euro), da Italcontainer SpA (696mila euro) e da FS Logistica SpA (107mila euro), il cui rimborso è garantito dai contributi ex lege n. 166/2002.

Il consistente decremento della voce "Altri finanziatori" è ascrivibile essenzialmente all'effetto differenziale tra i minori debiti della Capogruppo (550.000mila euro), per l'estinzione del prestito con Cassa Depositi e Prestiti/Dexia Crediop SpA destinato al finanziamento della prosecuzione dei lavori della linea Alta Velocità Torino-Milano-Napoli, i minori debiti di Tevere TPL Scarl (32.631mila euro), a seguito della minore giacenza media dei crediti che ha comportato una riduzione dell'esposizione nei confronti del mercato finanziario, e i maggiori debiti di Cisalpino AG (81.907mila euro), che nel corso del 2009, per una più corretta esposizione, ha allocato in questa voce i debiti per i prestiti contratti con Eurofima.

Nel corso dei precedenti esercizi la società TAV SpA aveva stipulato dei contratti di *Interest Rate Swap* al fine di coprirsi dai rischi di fluttuazione dei tassi di interesse. L'andamento dei tassi di interesse ha determinato nell'esercizio differenziali negativi contabilizzati nella voce "oneri finanziari" di ammontare pari a 3.950mila euro.

Acconti

La voce ammonta a 2.572.260mila euro, con un incremento di 468.130mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Acconti per contributi	2.481.336	2.034.401	446.935
Acconti verso clienti	90.924	69.729	21.195
TOTALE	2.572.260	2.104.130	468.130

valori in migliaia di euro

Nella tabella seguente vengono esposti i movimenti relativi agli acconti iscritti da RFI SpA a fronte dello stanziamento dei contribuiti in conto impianti da parte dello Stato, dell'Unione Europea e di altre Amministrazioni. Gli incrementi si riferiscono alle somme stanziate nel 2009 a fronte degli investimenti effettuati o da effettuare sulla rete tradizionale e sull'Alta Velocità, mentre i decrementi sono relativi all'attribuzione delle somme alla voce contribuiti in conto impianti delle Immobilizzazioni, effettuata sulla base dello stato avanzamento lavori.

Descrizione	31.12.2008	Incrementi	Decrementi a contribuiti	Altre variazioni	31.12.2009
Acconti per contribuiti:					
- Ministero dell'Economia e delle Finanze	1.242.724	4.668.552	(4.364.023)		1.547.253
- FESR	489.459	99.667	(41.783)		547.343
- TEN	16.804	60.370	(11.951)	743	65.966
- Altri	285.414	102.860	(66.757)	(743)	320.774
TOTALE	2.034.401	4.931.449	(4.484.514)	0	2.481.336

valori in migliaia di euro

In particolare, nel corso dell'esercizio 2009 i contribuiti sono stati portati a riduzione del valore delle Immobilizzazioni materiali per 4.457.001mila euro, di cui 74.340mila euro successivamente riclassificati nelle Immobilizzazioni immateriali, e delle partecipazioni per 27.513mila euro (di cui 6.576mila euro per LTF Sas e 20.937mila euro per Tunnel Ferroviario del Brennero SpA).

Per quanto riguarda gli acconti da clienti, gli importi più significativi riguardano RFI SpA (43.893mila euro), Italferr SpA (39.893mila euro), la Capogruppo (2.652mila euro) e Trenitalia SpA (1.751mila euro) e sono relativi ad anticipi ricevuti da clienti per lavori da eseguire e per vendite di materiali e di beni patrimoniali ancora da effettuare.

Non vi sono debiti esigibili oltre i cinque anni.

Debiti verso fornitori

La voce ammonta a 3.227.023mila euro e registra un decremento di 205.300mila euro rispetto al 31 dicembre 2008. Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Fornitori ordinari	3.162.907	3.331.165	(168.258)
Amministrazioni dello Stato e altre amm.ni pubbliche	26.578	22.483	4.095
Ferrovie Estere	27.554	41.312	(13.758)
Ferrovie in concessione	8.856	36.218	(27.362)
Agenzie e altre Aziende di trasporto	1.128	1.145	(17)
TOTALE	3.227.023	3.432.323	(205.300)

valori in migliaia di euro

La variazione in diminuzione della voce "Fornitori ordinari" è dovuta in particolare all'effetto differenziale tra i maggiori debiti verso fornitori e appaltatori fatti registrare da Trenitalia SpA (138.416mila euro), Fercredit SpA (35.443mila euro), Cisalpino AG (35.114mila euro), la Capogruppo (2.625mila euro) e FS Logistica SpA (2.500mila euro), e i minori debiti di TAV SpA (326.780mila euro), RFI SpA (56.761mila euro) e Grandi Stazioni SpA (18.106mila euro).

La diminuzione dei debiti verso "Ferrovie Estere" è attribuibile essenzialmente a Trenitalia SpA (13.798mila euro) per effetto della regolazione finanziaria delle partite in ambito di Bureau Central de Compensation (BCC), avvenuta successivamente alla chiusura dell'esercizio.

La diminuzione dei debiti verso "Ferrovie in concessione" è interamente attribuibile a Trenitalia SpA (27.362mila euro) a seguito di più puntuali regolazioni finanziarie delle reciproche partite di credito e debito scaturenti dalle integrazioni tariffarie.

I debiti esigibili oltre i cinque anni sono pari a 1.657mila euro e sono relativi a Cemat SpA.

Debiti verso imprese controllate

La voce ammonta a 3.556mila euro, presentando un incremento di 3.374 mila euro rispetto al 31 dicembre 2008, ed è così dettagliata:

Natura	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Commerciali	3.103	182	2.921
Finanziari			
- Iva	151	0	151
Altri:	302	0	302
TOTALE	3.556	182	3.374

valori in migliaia di euro

I debiti verso imprese controllate, relativi essenzialmente a rapporti di natura commerciale, riguardano le società Ferport Srl in liquidazione (2.389mila euro), Nord Est Terminal SpA in liquidazione (986 mila euro) e Metroscai Scarl in liquidazione (181 mila euro).

Non vi sono debiti esigibili oltre i cinque anni.

Debiti verso imprese collegate

La voce ammonta a 122.148mila euro, con una variazione in aumento di 21.930mila euro rispetto al 31 dicembre 2008. Essa è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Commerciali	109.066	97.980	11.086
Finanziari			
- c/c intersocietario	10	185	(175)
- altri debiti finanziari		112	(112)
Altri:	13.072	1.941	11.131
TOTALE	122.148	100.218	21.930

valori in migliaia di euro

I debiti verso imprese collegate sono relativi essenzialmente a rapporti di natura commerciale; quelli di importo più significativo riguardano le società TSF SpA (103.635mila euro) e Wisco SpA (1.865mila euro).

I debiti commerciali verso la collegata TSF SpA (103.630mila euro) sono dovuti principalmente al contratto di *outsourcing* per il servizio di assistenza tecnica, manutenzione e sviluppo di *software* nei confronti della Capogruppo, RFI SpA, Trenitalia SpA e Ferservizi SpA.

I debiti di natura finanziaria si riferiscono prevalentemente al rapporto di conto corrente intersocietario di TSF SpA con la Capogruppo (5mila euro).

I debiti iscritti alla voce "Altri" sono relativi alle società LTF (11.210mila euro) e The Sixt Srl (1.709mila euro).

Non vi sono debiti esigibili oltre i cinque anni.

Debiti tributari

La voce ammonta a 160.594mila euro con un decremento di 8.362mila euro rispetto al 31 dicembre 2008. Essa è così dettagliata:

	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Ires	670	16	654
Iva	32.093	39.639	(7.546)
Irap	6.755	9.103	(2.348)
Ritenute alla fonte	114.609	116.426	(1.817)
Altri	6.467	3.772	2.695
TOTALE	160.594	168.956	(8.362)

valori in migliaia di euro

I debiti di natura tributaria riguardano essenzialmente le imposte per Irap ed Iva, nonché le ritenute operate nei confronti dei lavoratori dipendenti e autonomi in qualità di sostituto d'imposta da versare all'Erario. Il debito Irap rappresenta la somma dovuta all'Erario a fronte della quota maturata nell'anno (132.549mila euro) dopo aver recuperato i crediti per versamenti effettuati in acconto (125.794mila euro).

Non vi sono debiti esigibili oltre i cinque anni.

Debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale

La voce ammonta a 390.691mila euro, registrando un decremento di 46.614mila euro rispetto al 31 dicembre 2008, ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
INPS	169.455	167.760	1.695
PREVINDAI	3.382	3.509	(127)
EUROFER	9.325	9.377	(52)
INAIL	106.536	103.427	3.109
Debiti per contributi su competenze da liquidare e fondo ferie non godute	78.400	129.735	(51.335)
INPS -Fondo Tesoreria	18.659	18.025	634
Altri fondi complementari	4.231	4.901	(670)
Altri	703	571	132
TOTALE	390.691	437.305	(46.614)

valori in migliaia di euro

La voce accoglie, oltre alle ritenute a carico del personale e ai contributi a carico del datore di lavoro rimasti da versare al 31 dicembre 2009, anche l'ammontare dei contributi calcolati sulle competenze al personale accertate, ma non ancora liquidate, e sul fondo ferie maturate e non godute.

In tale voce è ricompreso, inoltre, il debito relativo al mese di dicembre 2009, che verrà versato entro il mese di gennaio 2010, verso il Fondo di tesoreria presso l'INPS, istituito dalla Finanziaria 2007 in relazione al contributo dei lavoratori e della società del Tfr maturato dal 1° gennaio 2007 per i dipendenti che hanno scelto di mantenere il

Tfr presso il proprio datore di lavoro, e il debito verso altri istituti previdenziali nel caso in cui i dipendenti abbiano optato di conferire il Tfr a forme pensionistiche complementari.

I debiti nei confronti dell'INAIL rappresentano il residuo della riserva matematica relativa alle prestazioni antecedenti il trasferimento delle competenze assicurative (1° gennaio 1996); il decremento è dovuto al versamento delle rate di ammortamento rimborsate nell'esercizio.

Non vi sono debiti esigibili oltre i cinque anni.

Altri debiti

La voce ammonta a 980.494mila euro, registrando una diminuzione di 272.223mila euro rispetto al 31 dicembre 2008. Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Personale	292.978	480.160	(187.182)
Personale per ferie non godute	100.253	124.909	(24.656)
Ministero Economia e Finanze	2.275	2.280	(5)
Compensi organi sociali	1.130	793	337
Fondo a gestione bilaterale - parte ordinaria	128.596	127.554	1.042
Depositi cauzionali	41.564	32.498	9.066
Altre imprese partecipate	173.577	173.409	168
Creditori diversi	240.121	311.114	(70.993)
TOTALE	980.494	1.252.717	(272.223)

valori in migliaia di euro

I debiti verso il personale sono relativi all'accertamento dei costi per competenze maturate, non ancora liquidate e alle ferie maturate e non godute alla fine dell'esercizio.

Il decremento dei debiti verso il personale è dovuto essenzialmente a Trenitalia SpA (141.809mila euro) e RFI SpA (49.454mila euro).

Il fondo a gestione bilaterale, istituito con la Legge n. 449/97, accoglie, nella sua componente ordinaria, le ritenute operate al personale con contratto ferroviario, i contributi a carico delle società del Gruppo interessate, nonché gli interessi maturati. Si precisa che a decorrere dal 1° luglio 2005, a seguito del rinnovo del CCNL (contratto collettivo nazionale di lavoro) 2005/2006, è stata sospesa la contribuzione, sia a carico dell'Azienda sia a carico dei lavoratori, prevista a favore del fondo. Inoltre, con l'accordo programmatico, di cui si è ampiamente detto nella Relazione sulla Gestione, sottoscritto in maggio 2009 tra Ferrovie dello Stato SpA e le Organizzazioni Sindacali di categoria e recepito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con DM n. 510 del 23 giugno 2009, il fondo si è reso operativo anche per la componente straordinaria che consentirà di attuare i necessari interventi di ristrutturazione del personale delle società del Gruppo interessate, Capogruppo inclusa.

L'importo di 128.596mila euro, costituito come già evidenziato dalle ritenute operate al personale con contratto ferroviario, dai contributi a carico delle società del Gruppo interessate, nonché dagli interessi maturati, consentirà di attuare i percorsi di riconversione e riqualificazione di parte ordinaria del personale delle società del Gruppo interessate. Si segnala, infine, che al 31 dicembre 2009 è stata effettuata una riclassifica verso la voce "Fondi rischi altri" per alcune voci relative al personale maturate nel corso degli esercizi precedenti la cui quantificazione non risulta compiutamente definita.

Non vi sono debiti esigibili oltre i cinque anni.

Ratei e risconti passivi

I ratei e risconti ammontano a 263.993mila euro (232.505mila euro al 31 dicembre 2008) e sono dettagliati come segue:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
RATEI PASSIVI			
Interessi passivi	46.416	72.524	(26.108)
Altri ratei passivi	2.549	2.762	(213)
	48.965	75.286	(26.321)
RISCONTI PASSIVI			
Fitti attivi	17.329	17.152	177
Interessi attivi	1.183	243	940
Canoni e concessioni attivi	96.686	101.488	(4.802)
Altri risconti passivi	99.830	38.336	61.494
	215.028	157.219	57.809
TOTALE	263.993	232.505	31.488

valori in migliaia di euro

La diminuzione dei ratei per "Interessi passivi" è attribuibile essenzialmente all'effetto combinato dei minori ratei rilevati dalla Capogruppo (32.894mila euro) e dai maggiori ratei rilevati da Trenitalia SpA (8.067mila euro).

La composizione dei risconti relativi ai "Canoni e concessioni attivi" è data principalmente da:

- quota di ricavi rilevati da RFI SpA, di competenza di esercizi futuri derivanti dalla cessione a Basicstel SpA dei diritti di utilizzazione degli elettrodotti per il passaggio di cavi in fibre ottiche, aventi durata trentennale (89.456mila euro);
- cessione da parte di RFI SpA alla società Infostrada SpA del diritto d'uso delle fibre inerti, compresa l'installazione e sostituzione di separatori di fibre e di altre attrezzature necessarie per collegare le fibre inerti con le altre parti delle reti IS - Impianti di Segnalamento e Sicurezza della Circolazione Treni (7.231mila euro).

Conti d'ordine

I Conti d'ordine comprendono principalmente:

- l'ammontare dei rischi per garanzie prestate (fidejussioni e altre garanzie reali) per 5.896.339mila euro (4.601.530mila euro al 31 dicembre 2008) e degli altri rischi per 420mila euro (320mila euro al 31 dicembre 2008). La voce comprende il valore dei pegni sul materiale rotabile rilasciati dalla società Trenitalia SpA a favore di Eurofima, pari a 3.292.400mila euro, a garanzia dei finanziamenti a medio/lungo termine, di pari importo, da questa concessi alla Capogruppo;
- gli impegni per 2.728.343mila euro (2.330.506mila euro al 31 dicembre 2008), riconducibili principalmente alla società Trenitalia SpA (2.193.219mila euro) per gli investimenti da realizzare sul materiale rotabile, in termini di nuove acquisizioni e di migliorie sull'esistente e alla società TAV SpA (482.890mila euro) per i residui impegni verso i *General Contractors*, le Amministrazioni dello Stato, gli Enti Locali territoriali, secondo quanto definito in sede di Accordi Procedimentali, nonché altri Enti interessati, per la realizzazione delle tratte ad Alta Velocità/Alta Capacità;
- le fonti di finanziamento, previste dal Contratto di Programma con lo Stato e da altre leggi, per la realizzazione degli investimenti da parte delle società RFI SpA e Trenitalia SpA per 26.612.270mila euro. La copertura finanziaria dei suddetti investimenti si realizza per 5.245.882mila euro con fondi già provveduti e per 21.366.388mila euro con fondi da provvedere. Si segnala che l'ammontare dei fondi da provvedere include le "Altre fonti di finanziamento da provvedere non ricomprese nel Contratto di Programma";
- il valore del fondo di solidarietà, per 26.502mila euro (24.812mila euro al 31 dicembre 2008), iscritto nel bilancio della Capogruppo;
- gli altri conti d'ordine per 2.325mila euro (3.149mila euro al 31 dicembre 2008). La voce comprende le quote di "Emissione *trading*" assegnate dal Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Mare e dal Ministro dello Sviluppo Economico a Trenitalia SpA (1.496mila euro).





Conto economico

Di seguito vengono analizzati i ricavi e i costi dell'esercizio 2009 a raffronto con l'esercizio precedente.

Valore della produzione

Il valore della produzione ammonta a 9.625.307mila euro, con una variazione in diminuzione di 591.023mila euro rispetto all'esercizio precedente, ed è così composto:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	6.234.452	6.394.354	(159.902)
Variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti	(40.402)	(39.668)	(734)
Variazione dei lavori in corso su ordinazione	4.867	9.803	(4.935)
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	1.106.288	1.212.529	(106.241)
Altri ricavi e proventi	2.320.101	2.639.312	(319.211)
TOTALE	9.625.307	10.216.330	(591.023)

valori in migliaia di euro

Relativamente ai saldi dell'esercizio 2008 si segnala una riclassifica operata, ai fini di una migliore rappresentazione, dalla voce "Ricavi delle vendite e delle prestazioni - Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni - Altre prestazioni a terzi" alla voce "Altri ricavi e proventi - Proventi immobiliari", per l'importo di 273mila euro.

Il dettaglio delle voci che costituiscono il valore della produzione è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.



Ricavi delle vendite e delle prestazioni

La voce ammonta a 6.234.452mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Prodotti del traffico viaggiatori			
Clientela ordinaria:			
- Traffico interno	2.595.876	2.506.863	89.013
- Traffico internazionale	188.849	225.348	(36.499)
	2.784.725	2.732.211	52.514
Contratti di servizio pubblico con Enti pubblici territoriali	1.883.536	1.712.231	171.304
Totale ricavi viaggiatori	4.668.260	4.444.442	223.818
Prodotti del traffico merci			
Clientela ordinaria:			
- Traffico interno	341.692	510.726	(169.034)
- Traffico internazionale	430.762	555.249	(124.488)
Totale ricavi merci	772.453	1.065.976	(293.522)
Contratto di servizio pubblico con lo Stato	502.291	598.692	(96.401)
Totale prodotti del traffico	5.943.004	6.109.110	(166.105)
Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	291.447	285.244	6.204
TOTALE	6.234.452	6.394.354	(159.902)

valori in migliaia di euro

Come evidenziato dal confronto con l'esercizio precedente, i ricavi da traffico viaggiatori registrano complessivamente un incremento di 52.514mila euro in conseguenza dell'aumento riscontrato nel traffico interno (89.013mila euro), compensato dal decremento rilevato in quello internazionale (36.499mila euro). Più dettagliatamente, si sottolinea l'aumento di fatturato rilevato nel segmento della media/lunga percorrenza (50 milioni di euro), iscrivibile per circa 68 milioni di euro a Trenitalia SpA, sul quale ha inciso soprattutto il potenziamento dell'offerta di treni AV con un aumento dei viaggiatori km trasportati pari al 18,2%, e la diminuzione generata dalle società Cisalpino AG (15.957mila euro), la quale ha cessato la propria attività nel corso del 2009, RFI SpA (2.101mila euro) e Sita SpA (107mila euro).

Per quanto concerne, invece, i ricavi da traffico regionale e metropolitano è da segnalare il decremento registrato dalla società Trenitalia SpA (8 milioni di euro) per effetto del mancato aumento delle tariffe a seguito del "blocco degli aumenti dei servizi di trasporto pubblico" messo in atto dal Governo per far fronte alla sfavorevole congiuntura economica, decremento mitigato dalla variazione positiva riscontrata dalle società dedite al trasporto su gomma (Sita SpA e Tevere TPL Scarl 11.111mila euro). Si fa altresì presente che, da novembre 2009, è operativa la nuova società Trenitalia Le Nord Srl, incaricata del servizio di trasporto pubblico locale in Lombardia, la quale ha assorbito i ricavi per traffico inerenti questa Regione, precedentemente iscritti da Trenitalia SpA, per 17.776mila euro.

La variazione positiva intervenuta rispetto al periodo precedente nella voce "Contratti di Servizio Pubblico con Enti Pubblici Territoriali" (171.304mila euro) è imputabile principalmente alla società Trenitalia SpA (124.763mila euro), ed è dovuta all'incremento sia degli stanziamenti previsti dalla Legge Finanziaria 2009 sia delle disponibilità finanziarie proprie delle Regioni per la copertura dei maggiori oneri derivanti dai rinnovi dei contratti di servizio "a catalogo", sia, infine, all'attribuzione diretta in capo alle stesse dei corrispettivi a valore per i Contratti di Servizio con le Province Autonome di Trento e Bolzano.

La voce comprende i ricavi iscritti dalle società:

- Trenitalia SpA, per i corrispettivi dalle Regioni a statuto ordinario iscritti a seguito dei servizi di trasporto resi in relazione ai nuovi contratti per corrispettivi di servizio (1.322.854mila euro) e degli stanziamenti del D.L. 185/2008 (383.777mila euro), nonché dai contratti per servizi aggiuntivi richiesti sia dalle Regioni che dalle altre Amministrazioni locali (49.168mila euro);
- Trenitalia Le Nord Srl, per i corrispettivi derivanti dal servizio di trasporto di cui al ramo d'azienda affittato da Trenitalia SpA (30.926mila euro);
- Sita SpA per i corrispettivi dalle Regioni (96.811mila euro). Si da evidenza che a partire da gennaio 2009 la società ha attivato con la Regione Basilicata il contratto di servizio di cui al D. Lgs. 422/97, con iscrizione dei ricavi corrispondenti per 15.159mila euro. Tali ricavi nel 2008 venivano erogati sotto forma di contributo in conto esercizio (*ex lege* 181/87) ed esposti, quindi, tra gli "Altri ricavi e proventi" (13.597mila euro).

Il settore del trasporto merci ha invece registrato, rispetto al 2008, un decremento di 293.522mila euro, generato da una diminuzione del traffico interno per 169.034mila euro e del traffico internazionale per 124.488mila euro. Si segnala che, ai fini di una migliore comparazione con l'esercizio precedente, sui saldi del 2008 è stata operata una riclassifica dalla voce "Ricavi del traffico - Prodotti del traffico interno merci" alla voce "Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni - Altre prestazioni a terzi" per un importo di 2.009mila euro.

Il significativo calo è conseguenza di una generale flessione dell'offerta in termini di treni km accompagnata da una sensibile diminuzione dei volumi trasportati rispetto all'anno 2008. Infatti, come già menzionato nella Relazione sulla gestione, il traffico merci è stato fortemente impattato dalla difficile situazione economica in cui versano le imprese clienti per effetto della crisi produttiva in atto particolarmente accentuata nei settori industriali a forte vocazione ferroviaria (siderurgico, chimico e automobilistico), flessione peraltro allineata a quella delle principali imprese ferroviarie estere. Hanno essenzialmente rilevato minori ricavi per traffico merci le società Trenitalia SpA (181.956mila euro), FS Logistica SpA (59.398mila euro), Cemat SpA (47.439mila euro) e Italcontainer SpA (23.265mila euro), in parte compensati dai maggiori ricavi iscritti dalle società Italia Logistica Srl (9.187mila euro), per effetto del maggior periodo di attività del ramo Omnia Logistica (12 mesi in luogo dei 5 dell'esercizio precedente), e TX Logistic AG che, unitamente alle proprie società controllate, misura un incremento di 8.480mila euro.

I corrispettivi per Contratto di Servizio Pubblico con lo Stato, iscritti in base agli stanziamenti previsti dalla Legge Finanziaria 2009 e successivi Decreti attuativi, presentano un decremento pari a 96.401mila euro rispetto all'esercizio 2008.

Tali ricavi, imputabili interamente alle società Trenitalia SpA (499.450mila euro) e Trenitalia Le Nord Srl (2.841mila euro), per effetto del già citato affitto del ramo d'azienda, si articolano come evidenziato nella tabella di seguito esposta. Il loro decremento è dovuto sia ai minori stanziamenti previsti rispetto al 2008 sia all'applicazione del federalismo fiscale relativamente alle Province Autonome di Trento e Bolzano.

Contratto di Servizio Pubblico con lo Stato	2009	2008	Variazioni
Obblighi tariffari e di servizio:			
- per il trasporto viaggiatori	409.897	459.144	(49.247)
- per il trasporto merci	92.394	139.548	(47.154)
TOTALE	502.291	598.692	(96.401)

valori in migliaia di euro

I corrispettivi per il trasporto viaggiatori includono 183.134mila euro relativi al Contratto di Servizio Pubblico con le Regioni a statuto speciale, che rimangono fuori dal disposto del DPCM del 16 novembre 2000, 113.944mila euro relativi a contributi ricevuti per il servizio viaggiatori notturno e per agevolazioni e gratuità tariffarie per determinate categorie di viaggiatori, 106.785mila euro per il "Servizio Universale" in base all'accordo sottoscritto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ulteriori 6.034mila euro relativi alla convenzione firmata con il già citato Ministero per il potenziamento del collegamento nella tratta "Rosarno-Reggio Calabria-Melito Porto di Salvo".

La voce "Altri ricavi delle vendite e prestazioni" registra un incremento di 6.204mila euro ed è così costituita:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
- Vendite di materiali	5.976	6.718	(742)
- Pedaggio	34.754	27.570	7.184
- Manutenzione materiale rotabile	15.482	12.893	2.589
- Servizi di manovra e traghettamento	35.408	46.063	(10.655)
- Canoni e noli di materiale rotabile e altro	22.691	35.585	(12.894)
- Corrispettivi binari di raccordo stazioni e tronchi di confine	9.991	15.688	(5.697)
- Lavori per conto di terzi	51.778	28.338	23.440
- Servizi di ingegneria	3.681	3.032	649
- Altre prestazioni a terzi	89.614	76.395	13.218
- Altri ricavi	22.073	32.961	(10.888)
TOTALE	291.447	285.244	6.204

valori in migliaia di euro

L'incremento dei ricavi per "Pedaggio" è riconducibile totalmente alla società RFI SpA e rappresenta il corrispettivo pagato dalle Imprese Ferroviarie terze per l'utilizzo dell'infrastruttura nel corso dell'esercizio.

I ricavi per "Servizi di manovra e traghettamento" accolgono i corrispettivi per il servizio di movimentazione del materiale rotabile negli impianti di collegamento con i porti e le relative operazioni di scomposizione/composizione finalizzate all'imbarco/sbarco. Il decremento registrato nell'anno è dovuto essenzialmente a un calo di attività fatto registrare dalla società Cemat SpA (6.187mila euro) e dall'uscita dall'area di consolidamento della società NET SpA a seguito della messa in liquidazione (5.569mila euro). Anche la società Serfer Srl rileva un decremento (3.337mila euro) per effetto della crisi economica e produttiva che ha interessato i clienti del siderurgico e del chimico, i quali hanno richiesto una riduzione delle attività e una rivisitazione dei prezzi. Al suddetto decremento si contrappone l'incremento attribuibile essenzialmente alle società Terminali Italia Srl (3.312mila euro) ed RFI SpA (2.076mila euro). La diminuzione dei ricavi per "Canoni e noli di materiale rotabile e altro" è dovuta principalmente alle società Trenitalia SpA (8.163mila euro), per una riduzione dei proventi per noli di materiale rotabile del segmento merci in conseguenza della riduzione del traffico, e Cemat SpA (4.427mila euro) per la minore attività terminalistica svolta nei confronti dei terzi.

La diminuzione dei "Corrispettivi binari di raccordo stazioni e tronchi di confine" è attribuibile maggiormente a Trenitalia SpA (3.912mila euro) ed è correlata alla riduzione del trasporto internazionale.

L'incremento dei "Lavori per conto di terzi" è dovuto essenzialmente alle maggiori attività di affidamento e realizzazione dei progetti commissionati ad RFI SpA da parte del Comune di Roma, del Comune di Torino e del Comune di Palermo (23.652mila euro).

Nelle "Altre prestazioni a terzi" si segnala l'incremento dovuto sostanzialmente al maggior periodo di attività - 12 mesi in luogo dei 5 dell'esercizio precedente - di Italia Logistica Srl (14.323mila euro). Come già segnalato precedentemente, inoltre, il saldo 2008 di tale voce accoglie sia una riclassifica alla voce "Altri ricavi e proventi - Proventi immobiliari", pari a 273mila euro, sia una riclassifica dalla voce "Prodotti del traffico - traffico interno merci" pari a 2.009mila euro.

Nell'ambito degli "Altri ricavi", invece, si evidenzia in particolare la diminuzione prodotta dalla società Cemat SpA (9.997mila euro) dei ricavi per commissioni e recuperi diversi, riferiti ai riaddebiti ai *partner* esteri dei costi di trazione internazionali sostenuti dalla società per lo svolgimento di servizi di trazione sulle tratte Italia-Belgio (solo per l'esercizio 2008) e Italia-Francia.

Variazione delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti

La voce presenta un saldo negativo di 40.402mila euro originato dall'effetto delle vendite realizzate nell'esercizio di alcuni immobili e terreni iscritti nel portafoglio di *trading* della Capogruppo e di FS Sistemi Urbani Srl, compensati dalla variazione in aumento per lavori effettuati nel periodo e non ancora terminati. Per la Capogruppo, 33.729mila euro si riferiscono alla vendita di immobili e 7.142mila euro alla vendita di terreni, mentre gli interventi di manutenzione ammontano a 962mila euro. Per FS Sistemi Urbani Srl, 712mila euro concernono la vendita di parte del compendio di Bergamo, compensati dai lavori in corso riferiti alle spese connesse con la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), agli studi geologici sostenuti nell'ambito del progetto di valorizzazione delle aree di Milano e Torino, nonché il costo del lavoro in economia svolto nell'esercizio dalle risorse dedicate allo sviluppo dei progetti (219mila euro).

Variazione dei lavori in corso su ordinazione

La voce presenta un saldo positivo di 4.867mila euro, attribuibile essenzialmente a italferr SpA (6.670mila euro), in particolare per lo sviluppo dell'attività svolta verso l'Europa (2.210mila euro) e il resto del mercato estero, soprattutto Africa (4.341mila euro), compensato dalla variazione negativa evidenziata da Grandi Stazioni SpA (1.237mila euro).

Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni

La voce ammonta a 1.106.288mila euro ed è attribuibile principalmente alle società RFI SpA (445.386mila euro), Trenitalia SpA (400.814mila euro), Italferr SpA (122.967mila euro) e TAV SpA (114.143mila euro).

La variazione in diminuzione, pari a 106.241mila euro, è imputabile sostanzialmente:

- al decremento rilevato dalla società TAV SpA (45.852mila euro), derivante dalla minore attività svolta relativamente alle opere in corso di esecuzione per la realizzazione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità;
- al decremento registrato dalla società RFI SpA (40.038mila euro), per una complessiva diminuzione delle quantità di materiali utilizzati e di costi interni, sia spese generali che costo lavoro, dovuta a una contrazione, rispetto allo stesso periodo del precedente esercizio, del volume totale degli investimenti;
- al decremento registrato dalla società FS Logistica SpA (16.158mila euro), a seguito della minore attività capitalizzata svolta per conto di società del Gruppo.



Altri ricavi e proventi

La voce ammonta a 2.320.101mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Contratto di Programma	849.274	1.040.629	(191.355)
Contributi da U.E.	1.520	1.211	309
Contributi da Stato, Enti Pubblici Territoriali e altri	117.697	122.233	(4.535)
Utilizzo fondo ristrutturazione <i>ex lege</i> 448/98 e relativo fondo integrativo	438.495	448.197	(9.703)
Altri			
Utilizzo fondo oneri e perdite patrimoniali	2.516	5.267	(2.752)
Contributi sostitutivi regimi tariffari speciali	322.000	442.442	(120.442)
Ricavi energia AT per nuovo regime	11.000	18.000	(7.000)
Sopravvenienze attive da normale aggiornamento stime	75.863	62.487	13.376
Plusvalenze gestione caratteristica	37.697	57.271	(19.574)
Proventi immobiliari	152.904	138.117	14.787
Vendita immobili e terreni <i>trading</i>	76.613	83.297	(6.684)
Proventi diversi	234.522	220.161	14.360
Totale Altri	913.115	1.027.042	(113.927)
TOTALE	2.320.101	2.639.312	(319.210)

valori in migliaia di euro

I contributi da Contratto di Programma, disposti dalla Legge Finanziaria 2009 (e Decreti Legge collegati) e interamente riconducibili alla società RFI SpA, sono legati ai volumi di produzione che condizionano direttamente i programmi di manutenzione sia della rete infrastrutturale che degli impianti industriali.

Si riferiscono all'attività di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura, sia della rete convenzionale sia della rete Alta Velocità/Alta Capacità, alle attività di presidio sanitario, di sperimentazione, ricerca e rilascio del certificato di sicurezza alle Imprese Ferroviarie (*business safety*), alle attività di protezione e sicurezza fisica aziendale (*business security*) e al servizio di traghettamento ferroviario da e per la Sardegna e la Sicilia.

I contributi in conto esercizio per l'anno 2009, pari a 849.274mila euro, sono stati iscritti in misura pari a quanto stabilito dalla Legge n. 203 del 22 dicembre 2008, Legge Finanziaria 2009, ridotti delle quote rese indisponibili dalla Legge Finanziaria 2007 (ex comma 758 art. 1).

Nella voce "Contributi da Stato, Enti Pubblici Territoriali e altri" sono principalmente compresi:

- i contributi alla società Sita SpA (11.794mila euro), riconducibili all'intervento governativo a copertura dei maggiori oneri derivanti dal rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri. Si ricorda, come già segnalato, l'effetto negativo prodotto sugli "Altri ricavi e proventi" dal passaggio, nella Regione Basilicata, a partire da gennaio 2009, al sistema dei contratti di servizio di cui al D. Lgs. 422/97, per l'importo di 13.597mila euro;
- i contributi ricevuti da Cemat SpA (1.901mila euro) da parte dell'Ufficio Federale svizzero a supporto del traffico intermodale. Il significativo decremento rilevato rispetto all'esercizio precedente (31.961mila euro), è dovuto alla mancata iscrizione nel 2009 dei contributi *ex lege* 166/2002 (26.490mila euro), iscritti nell'esercizio 2008, anno del decreto, in base ai decreti nazionali ed esteri per l'anno 2006 e i mesi residui del 2005 (1° ottobre - 31 dicembre), e alla diminuzione dei contributi percepiti dal Governo Svizzero (5.519mila euro);
- i contributi ricevuti dalla società Tevere TPL Scarl (3.347mila euro) dallo Stato e dalle Regioni per i rinnovi contrattuali del CCNL Autoferrotranvieri;

- i contributi iscritti da RFI SpA (74.408mila euro) relativi ai residui passivi dell'anno 2008, quota C comma 904 art.1 Legge Finanziaria 2007;
- i contributi alla società Trenitalia SpA (18.212mila euro), riferiti ai contributi riconosciuti nell'esercizio 2009 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a favore dell'attività sperimentale dell'autostrada ferroviaria alpina condotta da Trenitalia SpA per mezzo della società AFA. Tali contributi ammontano a 6.166mila euro per l'anno 2009 e a 12.046mila euro per gli anni precedenti (2006 e 2008).

L'Utilizzo del fondo ristrutturazione ex lege n. 448/98 e relativo fondo integrativo", effettuato da RFI SpA, è relativo alla totale copertura degli oneri di ammortamento dell'esercizio delle immobilizzazioni immateriali (3.927mila euro) e materiali (431.156mila euro) e delle minusvalenze ordinarie da dismissione cespiti (3.412mila euro).

Il decremento che si registra nell'esercizio 2009 rispetto all'esercizio 2008, pari a 9.703mila euro, è strettamente correlato all'effetto combinato della diminuzione degli ammortamenti della Rete Tradizionale correlata al minor traffico sulla rete storica che è stato assorbito da quello sulla rete Alta Velocità/Alta Capacità.

L'Utilizzo del fondo oneri e perdite patrimoniali" è riconducibile alla Capogruppo ed è relativo alla parziale copertura del costo degli ammortamenti dei cespiti dell'esercizio (1.554mila euro) e delle minusvalenze (962mila euro).

La voce "Contributi sostitutivi regimi tariffari speciali", relativa ad RFI SpA, evidenzia un decremento di 120.442mila euro rispetto al 2008 legato alle mutate condizioni del mercato elettrico che ha registrato una considerevole diminuzione dei costi e di conseguenza una proporzionale riduzione dei rimborsi da parte di CCSE, raggiungendo quindi gli obiettivi prefissati con vantaggio sia per il sistema elettrico nazionale - su cui si riflette parte degli oneri derivanti dal "regime tariffario speciale"- sia per l'economia del sistema ferroviario, con conseguenti minori oneri di esercizio per gli operatori del trasporto ferroviario. Pertanto il decremento della posta va correlato con la corrispondente diminuzione della voce di costo relativa all'energia elettrica.

Infine, con l'entrata nel mercato libero dell'energia elettrica, a partire dal 1° maggio 2008, RFI SpA acquista l'energia occorrente per la trazione ferroviaria operando direttamente sulla borsa elettrica nazionale, accedendo così a ulteriori contributi e componenti attive previsti per i soggetti che operano sul mercato libero. Tali ricavi, ricompresi nella voce "Ricavi Energia AT per nuovo regime tariffario" (componente attiva) ammontano a 11.000mila euro e si decrementano, rispetto al 2008, di 7.000mila euro a seguito della riduzione del costo dell'energia in quanto la percentuale di rimborso applicata ai fini della determinazione del contributo è pari comunque al 78% nei due esercizi di riferimento.

Nell'ambito delle "Sopravvenienze attive da normale aggiornamento stime" si segnalano quelle iscritte da Trenitalia SpA (51.159mila euro), di cui 11.888mila euro per il riconoscimento da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze della quota 2008 dei corrispettivi per il contratto di servizio pubblico viaggiatori, merci e regioni a statuto speciale, da RFI SpA (10.530mila euro) per rettifiche contabili inerenti introiti riferiti a prestazioni eseguite in esercizi pregressi a seguito della chiusura delle attività dell'anello ferroviario nella città di Palermo, recuperi di indennità occupazione spazi verso il mercato esterno (in particolare modo verso Via Vai e DLF), conguagli di canoni di minimo garantito e conseguenti adeguamenti Istat, e dalla Capogruppo (6.493mila euro).

Le "Plusvalenze gestione caratteristica" accolgono essenzialmente quelle rilevate da RFI SpA (30.706mila euro), e sono riconducibili principalmente alla vendita di materiali fuori d'uso.

Nella voce "Proventi immobiliari" sono da menzionare i ricavi per locazione di immobili, affitto di terreni, diritti di passaggio e altri conseguiti da RFI SpA (48.406mila euro), Grandi Stazioni SpA (48.376mila euro) e Centostazioni SpA (22.241mila euro). L'incremento più significativo è riconducibile alle società Grandi Stazioni SpA (7.290mila euro), a seguito delle azioni attuate nel corso dell'esercizio su alcune aree di stazione che hanno comportato un incremento sia delle superfici locate che dei canoni, Grandi Stazioni Ceska Repubblica Sro (5.326mila euro), grazie all'apertura al pubblico delle aree riqualificate con la II Fase dei lavori di Praga Centrale, con l'ultimazione della stazione di Marianske Lazne e con le negoziazioni con le Ferrovie Ceche per il disimpegno della società dal contratto relativo alla stazione di Karlovy Vary, e FS Sistemi Urbani Srl (2.550mila euro), principalmente per corrispettivi da canoni su aree e magazzini locati a terzi.

Le vendite di immobili e terreni *trading*, pari a 76.613mila euro, sono riconducibili alla Capogruppo per 75.883mila euro e a FS Sistemi Urbani Srl per 730mila euro.

La voce "Proventi diversi" è ascrivibile per la maggior parte alle società Trenitalia SpA (130.431mila euro), RFI SpA (58.120mila euro) e Grandi Stazioni SpA (19.160mila euro).

Costi della produzione

I costi della produzione ammontano a 9.388.846mila euro, con una variazione in diminuzione di 626.291mila euro rispetto all'esercizio 2008.

Essi risultano così composti:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	1.196.528	1.428.310	(231.782)
Servizi	2.088.630	2.188.177	(99.547)
Godimento beni di terzi	126.018	150.971	(24.953)
Personale	4.475.364	4.550.639	(75.275)
Ammortamenti e svalutazioni	1.393.494	1.279.750	113.744
Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(81.355)	(13.659)	(67.696)
Accantonamenti per rischi	86.426	286.120	(199.694)
Altri accantonamenti	983	2.794	(1.811)
Oneri diversi di gestione	102.758	142.035	(39.277)
TOTALE	9.388.846	10.015.137	(626.291)

valori in migliaia di euro

Relativamente ai saldi dell'esercizio 2008 si segnala, ai fini di una migliore rappresentazione, una riclassifica operata dalla voce "Godimento beni di terzi" alla voce "Costi per servizi", per l'importo di 12.652mila euro.

Il dettaglio delle voci che costituiscono i costi della produzione è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce ammonta a 1.196.528mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Acquisto di materiali	723.119	800.410	(77.291)
Energia elettrica per la trazione dei treni	415.256	559.631	(144.375)
Illuminazione e forza motrice	58.153	68.269	(10.116)
TOTALE	1.196.528	1.428.310	(231.782)

valori in migliaia di euro

La variazione in diminuzione della voce "Acquisto di materiali" (77.291mila euro) rispetto all'esercizio precedente è attribuibile principalmente a Trenitalia SpA (44.819mila euro) e a RFI SpA (20.961mila euro).

Per Trenitalia SpA il decremento è riconducibile in misura preponderante alla sensibile riduzione, pari a 48.121mila euro rispetto al 2008, degli acquisti di materiali.

Per RFI SpA il decremento registrato è conseguente ai minori acquisti per magazzino (10.150mila euro), a seguito del calo delle richieste di nuove forniture per effetto di una generale contrazione degli impieghi di materiali per investimenti e per la flessione del volume dei lavori effettivamente eseguiti; ai minori acquisti su piazza (7.898mila euro) riferibili essenzialmente a materiale di utilizzo (4.285mila euro), combustibile per riscaldamento immobili (1.132mila

euro), carburanti e lubrificanti per automezzi (2.097mila euro); ai minori acquisti per combustibili e lubrificanti per la trazione (5.636mila euro) principalmente imputabili alla riduzione della domanda di traghettamento (3.377mila euro) e alla razionalizzazione dell'impiego delle locomotive da manovra per singolo impianto (2.597mila euro). Solamente i costi per vestiario hanno fatto registrare un incremento rispetto al precedente esercizio (2.722mila euro) per i maggiori acquisti per vestiario e uniformi a seguito del rinnovo delle divise del personale di esercizio. Il notevole decremento di costi per energia elettrica, illuminazione e forza motrice, è imputabile essenzialmente ad RFI SpA (145.870mila euro) ed è legato al cambio della modalità di acquisto avvenuto in data 1° maggio 2008 che ha permesso di approfittare pienamente della discesa dei prezzi dell'energia elettrica che hanno registrato nel 2009 una diminuzione del 26% del prezzo medio rispetto al 2008, contro una riduzione di circa del 9% del prezzo nel mercato di salvaguardia.

Servizi

La voce ammonta a 2.088.630mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Servizi e lavori appaltati:			
- pulizia	235.757	223.606	12.151
- servizi sostitutivi	9.751	3.666	6.085
- altri	296.955	317.645	(20.690)
Manutenzioni e riparazioni:			
- beni immobili	216.267	221.399	(5.132)
- beni mobili	261.091	248.392	12.699
Concorsi e compensi ad altre ferrovie	13.670	18.135	(4.465)
Consulenze	4.881	3.026	1.855
Prestazioni professionali	57.056	50.792	6.264
Prestazioni personale in prestito	8.914	9.890	(976)
Utenze	77.362	72.443	4.919
Premi assicurativi	80.826	77.792	3.034
Spese postali e postelegrafoniche	2.678	2.828	(150)
Software	127.212	133.780	(6.568)
Carrozze letto e ristorazione	85.393	78.156	7.237
Provvigioni	60.124	77.514	(17.390)
Pubblicità e marketing	14.637	12.373	2.264
Compensi organi sociali	4.134	4.175	(41)
Istruzione professionale	3.841	5.814	(1.973)
Buoni pasto e mense	61.908	64.694	(2.786)
Viaggi e soggiorno	46.186	50.010	(3.824)
Trasporti e spedizioni	272.682	313.584	(40.902)
Altre prestazioni di terzi	147.307	198.463	(51.156)
TOTALE	2.088.630	2.188.177	(99.547)

valori in migliaia di euro

Le variazioni in aumento più significative riguardano:

- “Pulizia” e “Servizi sostitutivi” riconducibili essenzialmente a Trenitalia SpA (18.015mila euro); l’incremento dei primi è legato ai nuovi contratti stipulati a seguito della gara europea indetta nel 2008;
- “Manutenzioni e riparazioni - Beni mobili” principalmente attribuibili a Trenitalia SpA (18.061mila euro) per i maggiori interventi di manutenzione corrente effettuati sul materiale rotabile, parzialmente compensate dal decremento registrato da Cisalpino AG (6.087mila euro) per effetto della cessazione attività nel corso dell’esercizio 2009;
- “Carrozze letto e ristorazione” sempre riconducibili quasi esclusivamente a Trenitalia SpA (7.411mila euro) a seguito dell’ampliamento e del miglioramento dei servizi a bordo.

Le variazioni in diminuzione più significative riguardano:

- “Altre prestazioni di terzi”, che subiscono un decremento di 51.156mila euro, imputabile in prevalenza a TAV SpA (44.264mila euro), per la minore attività svolta nell’esercizio a seguito dell’ormai sostanziale completamento delle linee, e a Trenitalia SpA (9.584mila euro);
- “Trasporto e spedizioni”, la cui diminuzione (40.903mila euro) è riconducibile al decremento registrato in prevalenza da Cemat SpA (39.012mila euro), per la contrazione delle attività sia in ambito nazionale che internazionale, e da FS Logistica SpA (21.961mila euro); a tale diminuzione si contrappone in parte l’incremento fatto registrare da Italia Logistica Srl (8.923mila euro), per l’aumento della produzione dovuto al maggior periodo di attività del ramo Omnia Logistica, e da Tevere TPL Scarl (11.670mila euro) per i maggiori costi legati all’attività di trasporto diurno effettuato da terzi;
- “Altri costi dei Servizi e lavori appaltati” che presentano un decremento di 20.690mila euro imputabile a Trenitalia SpA (13.211mila euro), in conseguenza della razionalizzazione dei servizi, a italferr SpA (9.245mila euro), grazie all’affidamento dei lavori non più a personale esterno bensì a personale somministrato impiegato in specifici progetti e alla riduzione dei volumi di produzione, a Cisalpino AG (2.813mila euro), e infine a Nord Est Terminal SpA (6.654mila euro) per l’uscita dall’area di consolidamento a seguito della messa in liquidazione della società. Di segno opposto la variazione registrata da RFI SpA che presenta un incremento di 16.699mila euro per effetto delle attività svolte sui progetti di affidamento e realizzazione per conto del Comune di Roma (Batteria Nomentana e Stazione Tiburtina) e di Torino;
- “Provvigioni”, i cui decrementi più significativi sono registrati da Trenitalia SpA (13.680mila euro), per il minor ricorso della clientela all’acquisto del biglietto in agenzia e da Grandi Stazioni SpA (2.538mila euro) in linea con l’andamento negativo dei ricavi della pubblicità.

Si segnala che, per meglio rappresentare le voci che compongono i costi per servizi sono state eseguite delle riclassifiche che hanno interessato anche i saldi del 2008 come da seguente dettaglio:

- dalla voce ‘Trasporti e spedizioni’ a ‘Servizi e lavori appaltati’ per 3.644mila euro;
- dalla voce ‘Trasporti e spedizioni’ a ‘Altre prestazioni di terzi’ per 95mila euro.

Godimento di beni di terzi

La voce ammonta a 126.018mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Locazioni immobili	33.845	30.158	3.687
Canoni d'uso <i>hardware</i> e <i>software</i>	11.178	13.229	(2.051)
Noli materiale ferroviario e bus	60.679	87.262	(26.583)
Altri costi	20.316	20.322	(6)
TOTALE	126.018	150.971	(24.953)

valori in migliaia di euro

L'incremento della voce "Locazioni immobili" è essenzialmente attribuibile agli incrementi registrati da Trenitalia SpA (2.953mila euro) e dalla società TX Logistik AG (1.681mila euro).

Il decremento della voce "Noli materiale ferroviario e bus" è riconducibile principalmente al Gruppo TX Logistik e a Trenitalia SpA rispettivamente per 16.350mila euro e 9.391mila euro; per quest'ultima ha inciso il minor utilizzo dei carri di proprietà di altri vettori sulle linee ferroviarie nazionali, conseguenza della riduzione dei volumi dei treni km prodotti. La diminuzione registrata nei "Canoni d'uso hardware e software" è riconducibile principalmente a Trenitalia SpA (2.282mila euro) data la riduzione dei canoni *leasing* pagati alla società TSF SpA. Il valore dell'esercizio 2008 per 12.652 mila euro è stato riclassificato nella voce "Software" dei costi per servizi.

Personale

La voce ammonta a 4.475.364mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Salari e stipendi	3.279.771	3.390.235	(110.465)
Oneri sociali	901.044	836.917	64.127
Trattamento di fine rapporto	276.438	309.618	(33.180)
Altri costi	18.111	13.868	4.243
TOTALE	4.475.364	4.550.639	(75.275)

valori in migliaia di euro

Il costo del personale subisce un decremento pari a 75.275mila euro imputabile all'effetto combinato della riduzione della voce "Salari e stipendi" e "Trattamento di fine rapporto", imputabile alla riduzione della consistenza media, e dell'incremento degli "Oneri sociali" dati i maggiori oneri contributivi per la rideterminazione in aumento dei contributi assicurativi per malattia operai, disoccupazione involontaria e maternità che, a partire dal 1° gennaio 2009, tutto il Gruppo Ferrovie deve versare all'INPS.

Ammortamenti e svalutazioni

La voce ammonta a 1.393.494mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	80.064	78.216	1.849
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	1.262.520	1.142.273	120.247
Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	2.549	437	2.112
Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	48.361	58.825	(10.464)
TOTALE	1.393.494	1.279.750	113.744

valori in migliaia di euro

La voce "Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali" è pari a 80.064mila euro e registra, rispetto all'esercizio 2008, un incremento di 1.849mila euro dovuto essenzialmente a Trenitalia SpA (1.140mila euro)

L'"Ammortamento delle immobilizzazioni materiali" ammonta a 1.262.520mila euro e registra un incremento di 120.247mila euro da attribuire essenzialmente:

- all'incremento registrato da Trenitalia SpA (98.857mila euro), a seguito della crescita degli ammortamenti del materiale rotabile in seguito ai maggiori investimenti entrati in esercizio nel corso del 2009;
- all'incremento degli ammortamenti di RFI SpA (22.718mila euro) dovuto al maggior utilizzo dell'infrastruttura a seguito dell'aumento della domanda del traffico.

Per quanto riguarda la svalutazione crediti la variazione è essenzialmente imputabile ad RFI SpA (6.410mila euro) principalmente verso clienti ordinari.

Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce evidenzia una variazione delle scorte in aumento di 81.355mila euro determinata essenzialmente dagli incrementi registrati da RFI SpA (46.830mila euro) per l'incremento del materiale per impianti elettrici e armamento, destinato alla navigazione e agli investimenti, attribuibile essenzialmente alla fornitura di nuovi materiali dedicati alle linee Alta Velocità/Alta Capacità attivate nel corso del 2009; il tutto parzialmente compensato dalla riduzione dei lavori in corso presso le officine in conto scorte e dalle giacenze di materiale di uso comune. Anche Trenitalia fa registrare un incremento della voce pari a 34.573mila euro riconducibile principalmente alla necessità di dotare le strutture che gestiscono le manutenzioni dei rotabili dei materiali necessari per la loro sostituzione e riparazione (51.959mila euro), parzialmente compensata dall'effetto della svalutazione operata nell'esercizio (17.386mila euro).

Accantonamenti per rischi e altri accantonamenti

La voce ammonta a 87.408mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Accantonamenti per rischi			
- Contenzioso nei confronti del personale e dei terzi	75.058	119.014	(43.956)
- Altri rischi	11.368	167.106	(155.738)
	86.426	286.120	(199.694)
Altri accantonamenti			
- Altri	983	2.794	(1.811)
	983	2.794	(1.811)
TOTALE	87.408	288.913	(201.505)

valori in migliaia di euro

Gli accantonamenti per "Contenzioso nei confronti del personale e dei terzi" sono riconducibili principalmente a RFI SpA (42.306mila euro) per l'accantonamento dovuto al contenzioso del lavoro conseguente a una più puntuale riquantificazione delle singole cause di lavoro, a Trenitalia SpA (20.376mila euro) per gli oneri stimati a fronte di liti giudiziarie o extra giudiziarie concernenti la materia del lavoro di competenza e a fronte delle possibili contestazioni delle Regioni sui servizi effettuati nell'anno in base ai contratti di Servizio Pubblico, alla Capogruppo (7.000mila euro) e a Grandi Stazioni SpA (2.665mila euro).

La voce "Altri rischi", pari a 11.368mila euro, presenta una riduzione di 155.738mila euro rispetto al precedente esercizio dovuta essenzialmente ai minori accantonamenti effettuati da RFI SpA.

Ulteriori informazioni sono riportate nel commento delle corrispondenti voci dello Stato Patrimoniale.

Oneri diversi di gestione

La voce ammonta a 102.758mila euro, accoglie costi di natura residuale, ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Costi diversi			
- Minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo	5.890	32.705	(26.815)
- Spese di rappresentanza	1.665	810	855
- Quote associative e contributi a enti vari	14.823	15.220	(397)
- Sopravvenienze passive da normale aggiornamento stime	24.727	26.752	(2.025)
- Altri	12.422	13.338	(916)
	59.527	88.825	(29.298)
Oneri tributari			
- Iva non detraibile	8.942	18.840	(9.898)
- ICI	16.341	15.307	1.034
- Altre imposte	17.948	19.063	(1.115)
	43.231	53.211	(9.979)
TOTALE	102.758	142.035	(39.277)

valori in migliaia di euro

La voce "Minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo" presenta un decremento pari a 26.815mila rispetto al 2008 essenzialmente imputabile a Trenitalia SpA in quanto in tale esercizio si era proceduto a un ricalcolo del presumibile valore di realizzo del materiale rotabile destinato alla vendita.

Le sopravvenienze passive da normale aggiornamento di stime sono attribuibili prevalentemente a RFI SpA (6.854mila euro) per i costi per l'energia elettrica della bassa e media tensione di competenza dell'esercizio precedente e a Trenitalia SpA (12.797mila euro) riconducibili essenzialmente alla maggiore stima di ricavi effettuati negli esercizi precedenti per noli di materiale rotabile, ferrovie estere e servizi integrati.

La riduzione dell'Iva non detraibile è da riferire essenzialmente a RFI SpA (7.292mila euro), in seguito all'aumento di un punto percentuale del pro-rata di detraibilità dell'Iva assolta sugli acquisti di beni e servizi.

Proventi e oneri finanziari

La gestione finanziaria presenta un saldo negativo di 231.624mila euro con una variazione in aumento di 132.018mila euro rispetto all'esercizio 2008. Essa risulta così composta:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
PROVENTI FINANZIARI			
Proventi da partecipazioni			
- in imprese controllate e collegate	11.988	1.041	10.947
- in altre imprese	4.698	4.349	349
	16.686	5.390	11.296
Altri proventi finanziari			
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
- da imprese controllate e collegate	0	0	0
- altri	34	413	(379)
	34	413	(379)
Da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	322	227	95
Proventi diversi dai precedenti			
- da imprese controllate e collegate	872	1.118	(247)
- da altri			
- interessi attivi su c/c bancari e postali	1.597	5.368	(3.771)
- proventi finanziari su altre operazioni di compravendita con obbligo di retrocessione: interessi attivi su pronti c/termine	15	6.484	(6.469)
- diversi	75.360	117.252	(41.893)
	77.843	130.222	(52.379)
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	94.885	136.251	(41.366)
ONERI FINANZIARI			
Interessi e altri oneri			
- verso imprese controllate e collegate	123	765	(643)
- verso altri			
- su debiti obbligazionari	76.064	146.783	(70.719)
- su debiti verso istituti finanziari	187.578	299.852	(112.274)
- diversi	61.334	37.020	24.314
	325.099	484.421	(159.322)
TOTALE ONERI FINANZIARI	325.099	484.421	(159.322)
Utili e perdite su cambi			
Utili su cambi			
- realizzati	304	806	(503)
- da realizzare	276	1.024	(748)
Perdite su cambi			
- realizzate	332	589	(258)
- da realizzare	1.658	16.715	(15.057)
	(1.409)	(15.473)	14.064
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(231.624)	(363.642)	132.018

valori in migliaia di euro

Il saldo della gestione finanziaria è composto principalmente da:

- proventi da partecipazioni in imprese controllate attribuibili a Grandi Stazioni SpA relativi alla plusvalenza realizzata dalla cessione totale della partecipazione in Grandi Stazioni Edicole SpA (11.988mila euro);
- interessi attivi su c/c bancari e postali realizzati principalmente dalla Capogruppo (590mila euro), da Cemmat SpA (251mila euro), da Grandi Stazioni SpA (359mila euro) e da Sita SpA (252mila euro);
- proventi diversi riferibili alla Capogruppo (43.264mila euro), prevalentemente per interessi attivi su crediti Iva chiesti a rimborso (36.321mila euro), a Fercredit SpA (10.940mila euro) per interessi su crediti verso clienti, a Trenitalia SpA (7.897mila euro), principalmente per interessi attivi maturati su operazioni verso i clienti (1.761mila euro) e verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (2.442mila euro);
- interessi passivi su debiti obbligazionari, relativi ai prestiti sottoscritti dalla Capogruppo con la società Eurofi-ma, nonché le spese relative ai prestiti stessi (76.064mila euro);
- interessi passivi su debiti verso banche e altri finanziatori sostenuti prevalentemente da TAV SpA (35.983mila euro) per oneri per *Interest Rate Swap* e per i finanziamenti ricevuti da istituti di credito, da Trenitalia SpA (60.941mila euro) e dalla Capogruppo (72.624mila euro);
- oneri finanziari diversi, riconducibili alla Capogruppo (1.228mila euro), principalmente riferibili agli interessi maturati a favore del Fondo a gestione bilaterale Legge n. 449/97 (1.043mila euro), a Trenitalia SpA (44.617mila euro) e a RFI SpA (5.978mila euro); l'incremento registrato in tale voce è imputabile esclusivamente a Trenitalia SpA (35.791mila euro).

Rettifiche di valore di attività finanziarie

Le rivalutazioni e le svalutazioni riferite alle partecipazioni derivano dall'adeguamento delle stesse ai valori dei patrimoni netti al 31 dicembre 2009 e sono così dettagliate:

Rivalutazioni	2009	2008	Variazioni
Alpe Adria SpA	0	3	(3)
Artesia Sas	51	49	2
ATI Rom Srl	0	109	(109)
Caesar Information Service Scrl	0	1	(1)
Cemim	82	0	82
East Rail Srl	0	3	(3)
Ferrovie Nord Milano SpA	0	3.211	(3.211)
Logistica SA	0	550	(550)
Padova Container Service Srl	56	16	40
T.I.MO. Srl	32	0	32
Pol Rail Srl	0	165	(165)
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	14	0	14
Sideuropa Srl	0	238	(238)
Terminal Tremestieri Srl	0	3	(3)
Tilo SA	42	41	1
The Sixth Srl	12	0	12
TOTALE	288	4.389	(4.101)

valori in migliaia di euro

Svalutazioni	2009	2008	Variazioni
Centro Merci Orte SpA	0	7	(7)
Consorzio Trasporti Integrati	0	2	(2)
COMBIMED SA	1	0	1
East Rail Srl	45	0	45
Eurogateway Srl	70	30	40
Ferrovie Nord Milano Autoservizi SpA	0	79	(79)
Ferport Srl in liquidazione	372	0	372
Friuli Terminal Gate SpA	0	55	(55)
Grandi Stazioni Edicole Srl	0	8	(8)
Grandi Stazioni Ingegneria Srl	0	6	(6)
Grandi Stazioni Pubblicità Srl	0	5	(5)
Hannibal SpA	0	0	0
Interporto Bergamo Montello SIBEM SpA	3	3	0
Interporto Centro Italia-Orte (già Centro Merci Orte)	4	0	4
Interporto Cervignano	9	0	9
ICF Intercontainer Interfrigo SA	1.506	0	1.506
Isfort SpA	14	218	(204)
Network Terminali Siciliani SpA	96	96	0
Novatrans Srl	102	0	102
Pol Rail Srl	226	0	226
Porta Sud SpA	99	188	(89)
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	0	198	(198)
Rocombi SA	2	0	2
Sinter Intermodal Services SpA	0	0	0
S.T.I.V. Scarl	3	0	3
Stretto di Messina SpA	0	1.637	(1.637)
Turismark Scpa in liquidazione	0	4	(4)
Viaggi e Turismo Marozzi Srl	106	46	60
Wisco SpA	616	145	471
TOTALE	3.274	2.727	547

valori in migliaia di euro

Per una più approfondita trattazione si rimanda alla sezione dell'attivo "Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni".

Proventi e oneri straordinari

La gestione straordinaria presenta un saldo positivo di 180.305mila euro, con una variazione in diminuzione di 149.605mila euro rispetto all'esercizio 2008. Essi risultano così composti:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Proventi straordinari			
- Plusvalenze da alienazioni	25.354	15.672	9.682
- Utilizzo fondo per ristrutturazione industriale e fondo oneri per esodi incentivati	0	2.809	(2.809)
- Utilizzo Fondo ristrutturazione ex lege 448/98 e relativo fondo integrativo	1.847	12.162	(10.314)
- Sopravvenienze attive	292.154	265.881	26.273
- Altri	12.321	132.001	(119.680)
	331.676	428.524	(96.848)
Oneri straordinari			
- Minusvalenze da alienazioni	1.885	12.165	(10.280)
- Imposte esercizi precedenti	7.443	7.386	58
- Oneri per esodi	19.000	18.591	409
- Sopravvenienze passive	106.660	51.846	54.814
- Altri	16.382	8.625	7.756
	151.370	98.613	52.757
TOTALE PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI	180.305	329.911	(149.605)

valori in migliaia di euro

Per rendere confrontabili i dati si è proceduto a riclassificare gli utilizzi del 2008 del fondo di ristrutturazione (47.747mila euro) a rettifica degli oneri per esodi, in analogia a quanto effettuato nel bilancio 2009.

Nell'ambito della gestione straordinaria sono da segnalare:

- l'utilizzo da parte di RFI SpA del "Fondo Integrazione Fondo ristrutturazione 448/98" (1.847mila euro) che neutralizza le minusvalenze derivanti dalla vendita e dalla radiazione dei cespiti;
- le sopravvenienze attive, attribuibili principalmente a RFI SpA (127.985mila euro) e a Trenitalia SpA (139.807mila euro); per RFI SpA i maggior importi riguardano principalmente 62.344mila euro relativi al rilascio del fondo contenzioso civile a seguito della risoluzione di soccombenze in contestazione con i terzi, 16.442mila euro relativi al rilascio del fondo accantonato per Enel e infine 9.100mila euro relativi al rendiconto costi sostenuti per le attività di competenza di ANSF nell'esercizio 2008. La parte attribuibile a Trenitalia SpA riguarda essenzialmente il conguaglio attivo per maggiori costi di energia elettrica per trazione treni per il periodo giugno 2000-dicembre 2008 (73.857mila euro), cui si aggiungono 26.637mila euro relativi ai maggiori debiti accertati negli esercizi precedenti verso il personale non corrisposti, 9.898mila euro per minori oneri per Irap rispetto a quanto stimato in chiusura dell'esercizio precedente e infine 8.077mila euro per minori costi relativi a differenza di aliquota retributiva INPS per gli anni dal 2000 al 2006;
- la voce "Altri proventi straordinari", che comprende essenzialmente 11.198mila euro rilevati da RFI SpA dei quali 4.574mila euro inerenti a multe e penali verso fornitori terzi per inadempienze, 3.673mila euro riferiti a pagamenti effettuati a seguito di sentenze emesse ed escussioni polizze fideiussorie e infine 2.951mila euro per recuperi e rimborsi al personale;
- gli oneri per esodi (19.000mila euro) includono esclusivamente gli accantonamenti effettuati da Trenitalia SpA per l'adeguamento del Fondo ristrutturazione industriale;

- le sopravvenienze passive, riconducibili principalmente a Trenitalia SpA (51.992mila euro) per maggiori costi verso il personale relativi ad anni precedenti derivanti dall'applicazione dell'accordo con le OO.SS. del 30 aprile 2009 (26.643mila euro) e per adeguamento INAIL relativamente a quanto versato negli anni precedenti (15.570mila euro) e a RFI SpA (36.578mila euro), a seguito di maggiori oneri accertati a titolo di conguaglio per il rinnovo contrattuale di lavoro con i dipendenti dell'esercizio 2008 (17.997mila euro), rettifiche di ricavi registrati negli esercizi precedenti verso il cliente Terna SpA (6.518mila euro) e infine per rettifiche di costi sostenuti negli anni precedenti a titolo di attività di manutenzione, sgombrò neve e utenze verso il mercato esterno (4.849mila euro).

Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate

Le imposte sul reddito ammontano a 138.043mila euro con una variazione in diminuzione di 15.495mila euro rispetto all'esercizio 2008. Esse risultano così composte:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Imposte correnti			
- Ires	4.012	3.081	931
- Irap	132.549	149.046	(16.497)
	136.561	152.126	(15.565)
Imposte differite e anticipate			
- Anticipate	(1.565)	(3.628)	2.063
- Differite	3.047	5.040	(1.993)
	1.482	1.412	70
TOTALE	138.043	153.538	(15.495)

valori in migliaia di euro

A decorrere dall'esercizio 2004, la Capogruppo e le società controllate hanno aderito al consolidato fiscale. Con il consolidato nazionale la consolidante effettua, in sede di dichiarazione dei redditi del Gruppo, la determinazione di un'unica base imponibile mediante una compensazione integrale di tutti gli imponibili positivi e negativi. Per effetto delle perdite fiscali conferite nel 2009 e negli esercizi precedenti da alcune società consolidate, il reddito imponibile del Gruppo è risultato negativo. Pertanto, le imposte relative all'Ires e, conseguentemente, le imposte anticipate e differite iscritte nell'esercizio dalle società, sono state, ai fini del consolidato, stornate dal conto economico con un impatto positivo pari a 45.164mila euro.

Sezione 4 Altre informazioni

Numero medio dei dipendenti

Il numero medio dei dipendenti del Gruppo Ferrovie dello Stato ammonta a 87.422 unità (91.441 unità nell'esercizio 2008). Per una migliore comparazione con i dati dell'esercizio precedente, nella tabella a) viene esposta la consistenza media sia del personale della Capogruppo che di quello delle controllate Trenitalia SpA, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, Ferservizi SpA e Italferr SpA, secondo la classificazione prevista dal nuovo CCNL delle Attività Ferroviarie, in vigore dal 2003.

a) Capogruppo e controllate Trenitalia SpA, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, Ferservizi SpA e Italferr SpA

Personale	2009	2008	Variazioni
Dirigenti	932	978	(46)
Quadri	14.155	14.808	(653)
Altro personale	67.243	70.990	(3.747)
TOTALE	82.330	86.776	(4.446)

b) Altre società del Gruppo

Personale	2009	2008	Variazioni
Dirigenti	65	68	(3)
Quadri	260	228	32
Impiegati	1.338	1.027	311
Operai	3.429	3.342	87
TOTALE	5.092	4.665	427
CONSISTENZA MEDIA TOTALE	87.422	91.441	(4.019)

I dati non includono i dipendenti delle società Cisalpino AG e Italia Logistica Srl, consolidate con metodo proporzionale, che al 31 dicembre 2009 ammontano rispettivamente a 10 unità e 81 unità.

Compensi ad amministratori e sindaci

Si evidenziano i compensi complessivi spettanti agli Amministratori e ai membri del Collegio Sindacale della Capogruppo per lo svolgimento di tali funzioni anche in altre imprese consolidate.

Percipienti	2009	2008	Variazioni
Amministratori	2.148 ⁽¹⁾	2.056 ⁽¹⁾	92
Sindaci	113	113	0
TOTALE	2.261	2.169	92

valori in migliaia di euro

⁽¹⁾ Comprende tutti i compensi spettanti per le cariche di Presidente e Amministratore Delegato, compresi gli importi relativi agli elementi variabili, in coerenza con quanto previsto dal rapporto di amministrazione. L'importo comprende, altresì, gli emolumenti previsti per i rimanenti Consiglieri di Amministrazione.

I compensi dei rappresentanti del Ministero dell'Economia e delle Finanze (Consiglieri e Sindaci) vengono riversati, laddove sussiste un rapporto di dipendenza, al citato Dicastero.

Corrispettivi alla società di revisione

Si evidenzia che - ai sensi dell'art. 37, c. 16 del D. Lgs. n. 39/2010 e della lettera 16bis dell'art. 2427 c - l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione, inclusi eventuali corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica, di consulenza fiscale e per servizi diversi dalla revisione legale, è pari a 3.244 mila euro, di cui 1.532 mila euro per revisione legale e 1.712 mila euro per altri servizi (tra i quali 260 mila euro corrisposti ad altra entità appartenente alla rete di cui la società di revisione fa parte).

Cambi utilizzati al 31 dicembre 2009 a raffronto con l'esercizio precedente

Valute estere	Cambio al 31.12.2008	Cambio medio 2008	Cambio al 31.12.2009	Cambio medio 2009
Franco Svizzero	0,6734	0,6301	0,6740	0,6661
Corona Svedese	0,0920	0,1041	0,0975	0,0961
Corona Ceca	0,0372	0,0401	0,0378	0,0383
Corona Danese	0,1342	0,1341	0,1344	0,1344
Leu Rumeno	0,0249	0,2714	0,2363	0,2365

Strumenti finanziari derivati

Nel corso dei precedenti esercizi, come già riportato nel commento alla posta "Debiti", la società TAV SpA ha stipulato alcuni contratti di *Interest Rate Swaps* al fine di trasformare l'indebitamento verso il sistema bancario e finanziario da tasso variabile a tasso fisso, al fine di predefinire e stabilizzare (in un'ottica di lungo periodo) l'onere complessivo dell'indebitamento legato al progetto Alta Capacità/Alta Velocità e con l'obiettivo, anche, di facilitare la determinazione prospettica degli andamenti economici delle iniziative. Inoltre, a seguito della scissione del ramo d'azienda costituito dalla tratta Roma-Gricignano da parte di TAV SpA a favore di RFI SpA, già illustrata nei precedenti bilanci, quest'ultima società ha acquisito un contratto di *Interest Rate Swap* per un valore di 574.747 mila euro come capitale originario di riferimento.

La situazione dei contratti risulta, pertanto, essere la seguente:

TAV SpA

Istituto finanziatore	Capitale originario di riferimento	Valore nozionale	Fair value	Intermediario swap	Data di stipulazione	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro di Indicizzazione	Tasso fisso
<i>Interest Rate Swaps:</i>									
BEI	425.253	342.565	(50.119)	UBS Warburg	08/04/2002	15/06/2002	15/03/2024	EURIBOR	5,4830%
Cassa Dep. e Prest.	250.000	175.000	(19.860)	Credit Suisse First Boston	22/07/2002	31/12/2002	31/12/2023	EURIBOR	5,0450%
BEI	32.000	28.444	(3.958)	UBS Warburg	23/07/2002	15/12/2002	15/12/2025	EURIBOR	5,3060%
Totale Interest Rate Swap	707.253	546.009	(73.937)						

valori in migliaia di euro

RFI SpA

Istituto finanziatore	Capitale originario di riferimento	Valore nozionale	Fair value	Intermediario swap	Data di stipulazione	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro di Indicizzazione	Tasso fisso
<i>Interest Rate Swaps:</i>									
BEI	574.747	462.991	(67.737)	UBS Warburg	08/07/2002	15/06/2002	15/03/2024	EURIBOR	5,4830%
Totale Interest Rate Swap	574.747	462.991	(67.737)						

valori in migliaia di euro

Inoltre, come già illustrato nel commento alla posta "Crediti delle Immobilizzazioni finanziarie verso altri", nell'ambito delle operazioni di cartolarizzazione dei Crediti Iva del 2003 la Capogruppo ha stipulato un *Interest Rate Swap* con Euterpe Finance.

In tale *swap* la Capogruppo si è impegnata a pagare a Euterpe Finance i flussi di cassa contrattualmente basati sull'Euribor a sei mesi più *spread*, maturati sulla provvista accesa per il pagamento dell'*Initial Purchase Price*, e a ricevere gli interessi attivi che l'Agenzia delle Entrate riconoscerà sul capitale oggetto di cessione.

Il criterio di valutazione adottato si basa sull'ipotesi di incasso atteso dei crediti residui, ormai limitati alla sola imposta patrimoniale, entro il 30 giugno 2010. In base all'applicazione di tale criterio - ed eliminando dal computo dei *cash flows* il nuovo semestre dal 20 dicembre 2009 al 20 giugno 2010, per il quale la fissazione dei tassi è già avvenuta - il valore prudenziale di stima risulterebbe pari a zero.

Capogruppo

Operazione sottostante	Capitale originario di riferimento	Valore nozionale	Fair value	Intermediario swap	Data di stipulazione	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro di Indicizzazione	Tasso fisso amministrato
<i>Interest Rate Swaps</i>									
Cartolarizzazione	Gamba Attiva	Gamba Attiva							2,75% fino al 31/12/2009
Crediti Iva 2004	700.459	282.213							
	Gamba Passiva	Gamba Passiva	0	Euterpe Finance	31/12/2003	27/05/2004	Max 10 anni	EURIBOR	2% dal 01/01/2010
	830.500	299.000							

valori in migliaia di euro

Trenitalia SpA

Per quanto riguarda Trenitalia SpA, la società ha in corso ventisei contratti di *Interest Rate Swap* e undici contratti di *Interest Rate Collar*, stipulati tramite la Capogruppo, finalizzati alla copertura dei rischi di oscillazione dei tassi di interesse dei prestiti obbligazionari, concessi dalla Capogruppo stessa, e dei mutui erogati dagli istituti di credito. Tutti i contratti di *Interest Rate Collar* conclusi prevedono il pagamento di un premio semestrale pari allo 0,25% (base act/360) del valore nominale in essere.

Tutti i derivati conclusi da Trenitalia SpA sono da intendersi "di copertura", in quanto costruiti in modo da replicare perfettamente le caratteristiche del debito coperto in termini di tasso (Euribor 6 mesi), durata e piano di ammortamento. Le operazioni di copertura sul debito sono state poste in essere senza considerare lo *spread* associato al debito sottostante. Il valore al mercato del complessivo portafoglio di questi derivati su tasso di interesse, calcolato a fine dicembre 2009 con le formule di valutazione *standard* di mercato, è negativo e pari a 140.092 mila euro.

Il dettaglio di tali contratti è riportato nelle seguenti tabelle.

Debito coperto	Capitale originario di riferimento	Valore nozionale	Fair value	Intermediario swap	Data di stipulazione	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro di Indicizzazione	Tasso fisso
<i>Interest Rate Swaps</i>									
Eurofima8	83.000	83.000	(6.779)	SO GEN	30/05/2006	08/06/2006	08/06/2015	EURIBOR	4,085%
Eurofima7	32.300	32.300	(2.685)	UBM	09/06/2006	15/06/2006	15/06/2016	EURIBOR	4,150%
Eurofima6	44.000	44.000	(3.658)	UBM	09/06/2006	15/06/2006	15/06/2016	EURIBOR	4,150%
Eurofima6	50.000	50.000	(3.884)	SO GEN	31/08/2006	15/06/2006	15/06/2016	EURIBOR	4,065%
Eurofima6	50.000	50.000	(3.900)	SO GEN	31/08/2006	15/06/2006	15/06/2016	EURIBOR	4,070%
Eurofima6	50.000	50.000	(3.548)	RBS	10/11/2006	15/06/2006	15/06/2016	EURIBOR	3,960%
Eurofima11	50.000	50.000	(4.886)	RBS	17/01/2007	06/03/2007	06/03/2015	EURIBOR	4,230%
Eurofima11	65.300	65.300	(6.363)	RBS	22/01/2007	06/03/2007	06/03/2015	EURIBOR	4,225%
Eurofima11	50.000	50.000	(4.872)	MORSTAN	22/01/2007	06/03/2007	06/03/2015	EURIBOR	4,225%
BEI 2005	120.000	120.000	(7.476)	MORSTAN	28/02/2007	27/06/2007	27/12/2017	EURIBOR	4,145%
BEI 2005	120.000	120.000	(7.476)	CR SUISE	28/02/2007	27/06/2007	27/12/2017	EURIBOR	4,145%
BEI 2005	120.000	120.000	(7.476)	BARCLAYS	28/02/2007	27/06/2007	27/12/2017	EURIBOR	4,145%
BEI 2005	80.000	80.000	(6.857)	CALYON	06/09/2007	21/12/2007	27/12/2017	EURIBOR	4,554%
BEI 2005	80.000	80.000	(6.857)	BNP	06/09/2007	21/12/2007	27/12/2017	EURIBOR	4,554%
BEI 2005	40.000	40.000	(2.870)	BNP	06/10/2008	29/12/2008	27/12/2017	EURIBOR	4,310%
BEI 2005	40.000	40.000	(2.858)	BARCLAYS	06/10/2008	29/12/2008	27/12/2017	EURIBOR	4,305%
Eurofima21	100.000	100.000	(5.907)	BNP	30/10/2008	05/03/2009	05/09/2013	EURIBOR	3,890%
Eurofima21	50.000	50.000	(2.781)	BARCLAYS	06/11/2008	05/03/2009	05/09/2013	EURIBOR	3,800%
Eurofima21	50.000	50.000	(2.705)	BARCLAYS	06/11/2008	05/03/2009	05/09/2013	EURIBOR	3,760%
Eurofima21	80.000	80.000	(1.574)	BNP	23/02/2009	08/09/2009	05/09/2013	EURIBOR	2,865%
Eurofima21	50.000	50.000	(822)	BNP	19/03/2009	08/09/2009	05/09/2013	EURIBOR	2,780%
Eurofima21	50.000	50.000	(822)	CALYON	19/03/2009	08/09/2009	05/09/2013	EURIBOR	2,780%
Eurofima21	50.000	50.000	(822)	SO GEN	19/03/2009	08/09/2009	05/09/2013	EURIBOR	2,780%
Eurofima21	70.000	70.000	(1.217)	BNP	24/03/2009	08/09/2009	05/09/2013	EURIBOR	2,805%
Eurofima21	50.000	50.000	(812)	CALYON	27/03/2009	08/09/2009	05/09/2013	EURIBOR	2,775%
Eurofima21	50.000	50.000	(812)	SO GEN	27/03/2009	08/09/2009	05/09/2013	EURIBOR	2,775%
Totale Interest Rate Swap	1.674.600	1.674.600	(100.719)						

Debito coperto	Capitale originario di riferimento	Valore nozionale	Fair value	Intermediario swap	Data di stipulazione	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro di Indicizzazione	Tasso CAP	Tasso FLOOR	Premio annuo
<i>Interest Rate Collar</i>											
BANCA OPI 2002	60.000	60.000	(2.583)	UBM	16/06/2006	15/12/2006	15/12/2022	EURIBOR	4,700%	3,16%	0,25%
BANCA OPI 2002	60.000	60.000	(2.583)	MPS	16/06/2006	15/12/2006	15/12/2022	EURIBOR	4,700%	3,16%	0,25%
BANCA OPI 2002	120.000	120.000	(5.576)	IMI	11/07/2006	15/12/2006	15/12/2022	EURIBOR	4,900%	3,18%	0,25%
BANCA OPI 2002	72.000	72.000	(3.223)	IMI	13/07/2006	15/12/2006	15/12/2022	EURIBOR	4,900%	3,13%	0,25%
BANCA OPI 2002	48.000	48.000	(2.021)	MPS	14/07/2006	15/12/2006	15/12/2022	EURIBOR	4,850%	3,07%	0,25%
EUROFIMA12	100.000	100.000	(4.648)	SO GEN	17/07/2006	09/10/2006	07/04/2016	EURIBOR	4,700%	2,97%	0,25%
EUROFIMA12	27.000	27.000	(1.209)	SO GEN	19/09/2006	09/10/2006	07/04/2016	EURIBOR	4,180%	3,10%	0,25%
EUROFIMA12	83.000	83.000	(3.649)	ABN AMRO	19/09/2006	09/10/2006	07/04/2016	EURIBOR	4,120%	3,10%	0,25%
EUROFIMA12	100.000	100.000	(4.895)	ABN AMRO	25/10/2006	10/04/2007	07/04/2016	EURIBOR	4,220%	3,20%	0,25%
BEI 2006	80.000	80.000	(4.488)	CALYON	23/10/2007	28/04/2008	30/04/2018	EURIBOR	4,665%	3,30%	0,25%
BEI 2006	80.000	80.000	(4.498)	CR SUISE	23/10/2007	28/04/2008	30/04/2018	EURIBOR	4,675%	3,30%	0,25%
Totale Interest Rate Collar	830.000	830.000	(39.373)								

Inoltre, al fine di limitare ulteriormente la variabilità degli interessi sui finanziamenti nel corso degli anni, nel 2009 sono stati previsti diversi strumenti finanziari.

Nel corso del mese di novembre 2008, sempre tramite la Capogruppo, sono stati stipulati quattro *Forward Rate Agreement*, a copertura di un semestre interamente di competenza dell'esercizio 2009. Al 31 dicembre 2009 tali operazioni di copertura non sono più efficaci in quanto giunte a naturale scadenza nel corso dell'anno.

Nei mesi di maggio e giugno 2009, poi, sono state stipulate venti operazioni di *Interest Rate Swap* della durata di un anno. Le operazioni di copertura sul debito sono state poste in essere senza considerare lo *spread* associato al debito sottostante.

Il valore al mercato di tali contratti di *Interest Rate Swap* a breve termine, calcolato con le formule di valutazione *standard* di mercato, è negativo e pari a 12.607mila euro.

Debito coperto	Capitale originario di riferimento	Valore nozionale	Fair value	Intermediario swap	Data di stipulazione	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro di Indicizzazione	Tasso fisso
<i>Interest Rate Swaps a breve</i>									
Eurofima 15	128.700	128.700	(461)	CR SUISSE	14/05/2009	30/09/2009	30/09/2010	EURIBOR 6 mesi	1,500%
BIIS (ex OPI 2002)	240.000	240.000	(793)	CALYON	14/05/2009	15/12/2009	15/12/2010	EURIBOR 6 mesi	1,610%
Eurofima 17	120.000	120.000	(400)	CR SUISSE	15/05/2009	30/09/2009	30/09/2010	EURIBOR 6 mesi	1,475%
BIIS (ex OPI 2002)	200.000	200.000	(592)	CALYON	15/05/2009	15/12/2009	15/12/2010	EURIBOR 6 mesi	1,575%
BIIS (ex OPI 2002)	200.000	200.000	(601)	BNP	15/05/2009	15/12/2009	15/12/2010	EURIBOR 6 mesi	1,580%
Eurofima 13	190.000	190.000	(843)	CALYON	27/05/2009	16/11/2009	15/12/2010	EURIBOR 6 mesi	1,668%
Eurofima 19	65.700	65.700	(297)	CR SUISSE	27/05/2009	30/09/2009	30/09/2010	EURIBOR 6 mesi	1,595%
OPI 2004	200.000	200.000	(868)	CALYON	27/05/2009	15/12/2009	15/12/2010	EURIBOR 6 mesi	1,715%
Eurofima 14	100.000	100.000	(357)	CALYON	29/05/2009	16/11/2009	15/12/2010	EURIBOR 6 mesi	1,580%
Eurofima 16	116.000	116.000	(415)	CALYON	29/05/2009	16/11/2009	15/12/2010	EURIBOR 6 mesi	1,580%
OPI 2004	200.000	200.000	(708)	CR SUISSE	29/05/2009	15/12/2009	15/12/2010	EURIBOR	1,634%
Eurofima 1	200.000	200.000	(1.115)	SO GEN	05/06/2009	28/12/2009	28/12/2010	EURIBOR	1,858%
Eurofima 18	122.200	122.200	(673)	SO GEN	05/06/2009	23/11/2009	22/11/2010	EURIBOR	1,786%
Eurofima 20	47.400	47.400	(265)	BNP	05/06/2009	30/12/2009	30/12/2010	EURIBOR	1,863%
Eurofima 3	149.400	149.400	(548)	CR SUISSE	05/06/2009	28/12/2009	28/12/2010	EURIBOR	1,665%
Eurofima 10	62.700	62.700	(350)	BNP	17/06/2009	30/12/2009	30/12/2010	EURIBOR	1,863%
Eurofima 4	160.000	160.000	(868)	CR SUISSE	17/06/2009	14/12/2009	13/12/2010	EURIBOR	1,828%
Eurofima 5	183.000	183.000	(1.024)	HVB	17/06/2009	16/12/2009	16/12/2010	EURIBOR	1,845%
Eurofima 9	62.700	62.700	(320)	CR SUISSE	18/06/2009	28/12/2009	28/12/2010	EURIBOR	1,810%
Eurofima 2	200.000	200.000	(1.109)	CR SUISSE	05/06/2009	28/12/2009	28/12/2010	EURIBOR	1,855%
Totale Interest Rate Swap	2.947.800	2.947.800	(12.607)						

Per la copertura degli esercizi 2011-2013, infine, sono state poste in essere diciannove operazioni di copertura, ognuna della quali della durata di tre anni, tramite contratti di *Interest Rate Swap*, *Interest Rate Cap* e *Interest Rate Collar*, con la finalità di limitare la variabilità degli interessi di competenza del periodo 2011-2013 limitatamente alla quota del debito non coperta per l'intera vita residua.

Il valore al mercato del complessivo portafoglio dei contratti di copertura di breve termine, calcolato con le formule di valutazione *standard* di mercato, è negativo e pari a 6.837mila euro.

Il dettaglio di tali contratti è riportato nelle seguenti tabelle.

Debito coperto	Capitale originario di riferimento	Valore nozionale	Fair value	Intermediario swap	Data di stipulazione	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro di Indicizzazione	Tasso fisso
<i>Interest Rate Swaps</i>									
BIIS (ex OPI 2002)	80.000	80.000	(672)	UNICREDIT	03/08/2009	15/12/2010	15/12/2013	EURIBOR	3,240%
BIIS (ex OPI 2002)	80.000	80.000	(652)	RBS	04/08/2009	15/12/2010	15/12/2013	EURIBOR	3,230%
BIIS (ex OPI 2002)	80.000	80.000	(311)	CR SUISSSE	01/09/2009	15/12/2010	15/12/2013	EURIBOR	3,063%
BIIS (ex OPI 2002)	80.000	80.000	(326)	SO GEN	01/09/2009	15/12/2010	15/12/2013	EURIBOR	3,070%
BIIS (ex OPI 2002)	80.000	80.000	(449)	SO GEN	17/09/2009	15/12/2010	15/12/2013	EURIBOR	3,130%
BIIS (ex OPI 2002)	80.000	80.000	(143)	SO GEN	28/09/2009	15/12/2010	15/12/2013	EURIBOR	2,980%
BIIS (ex OPI 2002)	80.000	80.000	(141)	Bank of America	28/09/2009	15/12/2010	15/12/2013	EURIBOR	2,979%
BIIS (ex OPI 2002)	80.000	80.000	(139)	RBS	28/09/2009	15/12/2010	15/12/2013	EURIBOR	2,978%
Eurofima 20	47.400	47.400	(183)	RBS	30/10/2009	30/12/2010	30/12/2013	EURIBOR	3,130%
Eurofima 10	62.700	62.700	(242)	CALYON	30/10/2009	30/12/2010	30/12/2013	EURIBOR	3,130%
Totale <i>Interest rate swap</i>	750.100	750.100	(3.258)						

Debito coperto	Capitale originario di riferimento	Valore nozionale	Fair value	Intermediario swap	Data di stipulazione	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro di Indicizzazione	Tasso CAP	Premio annuo
<i>Interest rate cap</i>										
Eurofima 15	128.700	128.700	(430)	BNP	30/07/2009	30/09/2010	30/09/2013	EURIBOR	4,780%	0,250%
Eurofima 17	120.000	120.000	(401)	BNP	30/07/2009	30/09/2010	30/09/2013	EURIBOR	4,780%	0,250%
Eurofima 19	65.700	65.700	(219)	BNP	30/07/2009	30/09/2010	30/09/2013	EURIBOR	4,780%	0,250%
Eurofima 16	116.000	116.000	(213)	BNP	30/10/2009	15/11/2010	15/11/2013	EURIBOR	4,410%	0,250%
Eurofima 13	190.000	190.000	(348)	Bank of America	30/11/2009	15/11/2010	15/11/2013	EURIBOR	4,410%	0,250%
Totale Interest Rate Cap	620.400	620.400	(1.611)							

Debito coperto	Capitale originario di riferimento	Valore nozionale	Fair value	Intermediario swap	Data di stipulazione	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro di Indicizzazione	Tasso CAP	Tasso FLOOR	Premio annuo
<i>Interest Rate Collar</i>											
Eurofima 1	200.000	200.000	(877)	CR SUISSSE	31/07/2009	28/12/2010	28/12/2013	EURIBOR	4,050%	1,750%	0,250%
Eurofima 2	200.000	200.000	(498)	HSBC	23/10/2009	28/12/2010	28/12/2013	EURIBOR	3,990%	1,500%	0,250%
Eurofima 9	62.700	62.700	(160)	Bank of America	23/10/2009	28/12/2010	28/12/2013	EURIBOR	4,000%	1,500%	0,250%
Eurofima 3	149.400	149.400	(433)	CR SUISSSE	26/10/2009	28/12/2010	28/12/2013	EURIBOR	4,060%	1,500%	0,250%
Totale Interest Rate Collar	612.100	612.100	(1.968)								

Grandi Stazioni SpA

Per quanto riguarda Grandi Stazioni SpA, infine, la società ha in corso un contratto di *Interest Rate Cap*, stipulato nell'esercizio 2006, e due contratti di *Interest Rate Swap*, stipulati nel corso del 2009 tramite la Capogruppo. Tali operazioni di copertura sul debito sono state poste in essere senza considerare lo *spread* associato al debito sottostante. Il valore al mercato del complessivo portafoglio di questi derivati su tasso di interesse, calcolato a fine dicembre 2009 con le formule di valutazione *standard* di mercato, è negativo e pari a 547mila euro, di cui 446mila euro riferiti agli *Interest Rate Swap* e 101mila euro agli *Interest Rate Cap*.

Il dettaglio dei contratti è riportato nelle seguenti tabelle.

Istituto finanziatore	Capitale originario di riferimento	Valore nozionale	Fair value	Intermediario swap	Data di stipulazione	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro di Indicizzazione	Tasso fisso
<i>Interest Rate Swaps</i>									
BEI	30.000	30.000	(376)	CALYON	04/08/2009	31/12/2009	30/06/2023	EURIBOR	3,7350%
BEI	20.000	20.000	(70)	RBS	20/10/2009	31/12/2009	30/06/2023	EURIBOR	3,6350%
Totale Interest Rate Swap	50.000	50.000	(446)						

Istituto finanziatore	Capitale originario di riferimento	Valore nozionale	Fair value	Intermediario swap	Data di stipulazione	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro di Indicizzazione	Tasso CAP	Premio annuo
<i>Interest rate Cap</i>										
BEI	30.000	30.000	(101)	Mediobanca	27/03/0006	30/06/2006	30/06/2011	EURIBOR	4,0550%	0,2450%
Totale Interest Rate Cap	30.000	30.000	(101)							

Roma, 16 aprile 2010

Il Consiglio di Amministrazione
L'Amministratore Delegato

Allegati

Allegato 1 Elenco delle imprese incluse nel consolidamento con metodo integrale

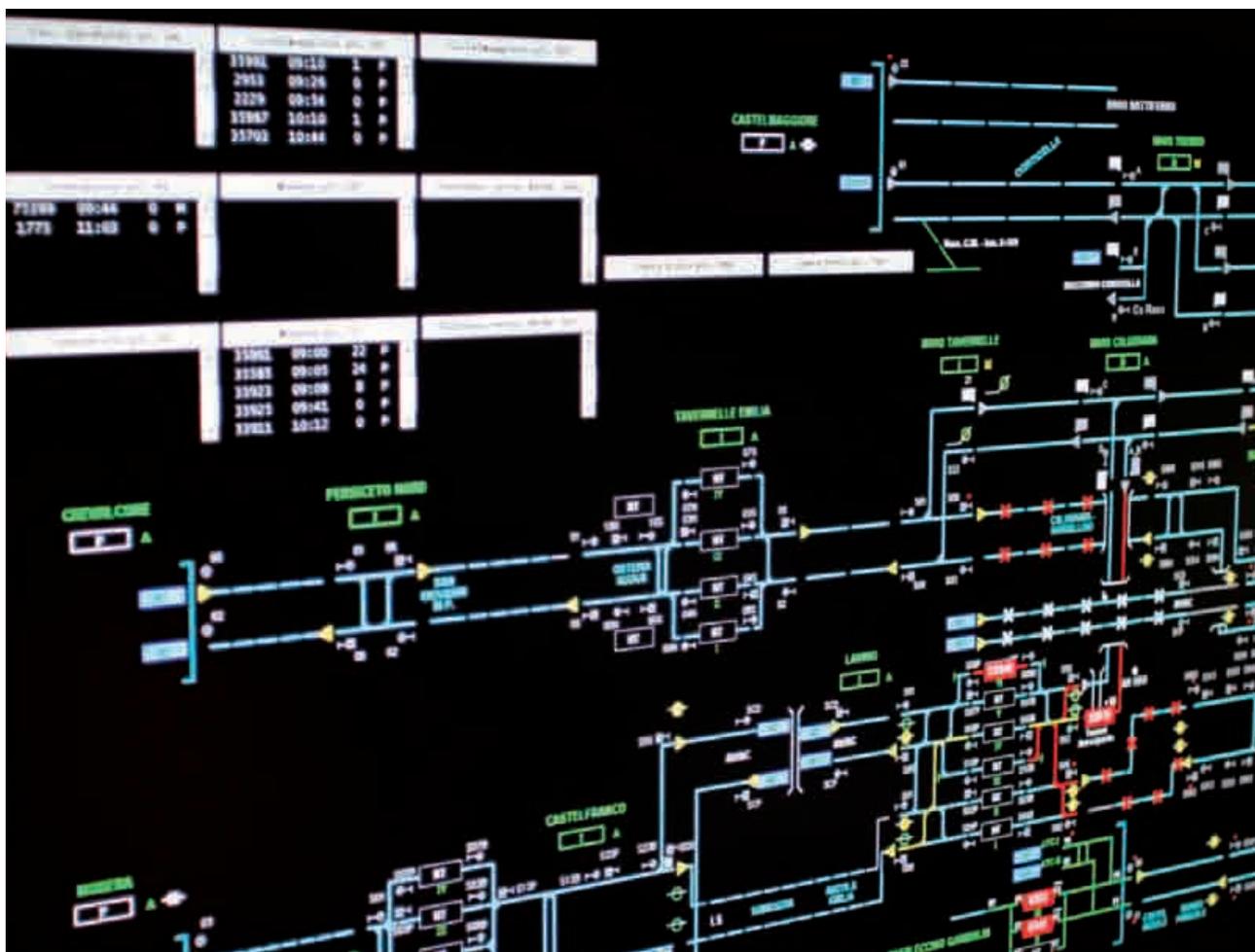
Denominazione	Sede	Capitale Sociale (euro/1000)	Società Partecipante	% di Partecipazione
a) Impresa Controllante:				
Ferrovie dello Stato SpA	Roma	38.790.425		
b) Imprese controllate direttamente:				
Fercredit - Servizi Finanziari SpA	Roma	32.500	Ferrovie dello Stato SpA	100
FS Logistica SpA	Roma	317.465	Ferrovie dello Stato SpA	100
FS Sistemi Urbani Srl	Roma	373.498	Ferrovie dello Stato SpA	100
FS Telco Srl (già Immobiliare Ferrovie Srl)	Roma	20	Ferrovie dello Stato SpA	100
Ferservizi SpA	Roma	43.043	Ferrovie dello Stato SpA	100
Italferr SpA	Roma	14.186	Ferrovie dello Stato SpA	100
Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	Roma	32.088.184	Ferrovie dello Stato SpA	100
Società Elettrica Ferroviaria - S.EL.F. Srl	Roma	35	Ferrovie dello Stato SpA	100
Trenitalia SpA	Roma	1.654.464	Ferrovie dello Stato SpA	100
Centostazioni SpA	Roma	8.333	Ferrovie dello Stato SpA	59,99
Grandi Stazioni SpA	Roma	4.304	Ferrovie dello Stato SpA	59,99
Sogin Srl	Roma	15.600	Ferrovie dello Stato SpA	55
c) Imprese controllate indirettamente:				
Grandi Stazioni Ingegneria Srl	Roma	20	Grandi Stazioni SpA	100
Italcontainer SpA	Milano	5.681	FS Logistica SpA	100
Metropark SpA	Roma	3.016	FS Sistemi Urbani Srl	100
Servizi ferroviari - Serfer Srl	Genova	5.000	Trenitalia SpA	100
Sita SpA	Firenze	3.605	Sogin Srl	100
Terminali Italia Srl	Milano	110	RFI SpA	85
			Cemat SpA	15
Tiburtina Sviluppo Immobiliare SpA	Roma	120	RFI SpA	100
Trenitalia Logistic France Sas	Parigi	1.350	Trenitalia SpA	100
Treno Alta Velocità - T.A.V. SpA	Roma	1.788.833	RFI SpA	100
TX Consulting	Bad Honnef	25	TX Logistik AG	100
TX Logistik Austria	Wels	35	TX Logistik AG	100
TX Logistik Danimarca	Padborg	500 ⁽¹⁾	TX Logistik AG	100
TX Logistik Svezia	Malmo	400 ⁽¹⁾	TX Logistik AG	100
TX Logistik Svizzera	Basel	50 ⁽¹⁾	TX Logistik AG	100
TX Service Management	Bad Honnef	50	TX Logistik AG	100
Società Gestione Terminali Ferro Stradali SGT SpA	Pomezia-RM	200	FS Logistica SpA	43,75
			Cemat SpA	43,75
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	Roma	105.791	RFI SpA	84,56
FS Formazione SpA	Roma	637	Ferrovie dello Stato SpA	31,40
			Trenitalia SpA	24,8
			RFI SpA	24,8

(segue)

Denominazione	Sede	Capitale Sociale (euro/1000)	Società Partecipante	% di Partecipazione
Italcertifer ScpA	Firenze	480	Ferrovie dello Stato SpA	33,33
			RFI SpA	33,33
Cemat SpA	Milano	7.000	FS Logistica SpA	53,28
Grandi Stazioni Ceska Republika	Praga	240.000 ⁽¹⁾	Grandi Stazioni SpA	51
Servizi Ferroviari Portuali - Ferport Napoli Srl	Napoli	480	Serfer Srl	51
Tevere TPL Scarl	Roma	10	Sita SpA	51
TX Logistik AG	Bad Honnef	286	Trenitalia SpA	50,99
Trenitalia Le Nord - TNL Srl	Milano	6.120	Trenitalia SpA	50

valori in migliaia di euro

⁽¹⁾ Dati espressi in valuta locale



Allegato 2

Elenco delle imprese incluse nel consolidamento con metodo proporzionale

Denominazione	Sede	Capitale Sociale (euro/1000)	Società Partecipante	% di Partecipazione
Cisalpino AG	Berna	162.500(1)	Trenitalia SpA	50
Italia Logistica Srl	Roma	5.000	FS Logistica SpA	50

valori in migliaia di euro

(1) Dati espressi in valuta locale



Allegato 3

Elenco delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto

Denominazione	Sede	Capitale Sociale (euro/1000)	Società Partecipante	% di Partecipazione
Artesia Sas	Parigi	220	Trenitalia SpA	50
Galleria di base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE	Innsbruck	10.240	Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	50
Logistica SA	Levallois	37	Trenitalia SpA	50
Lyon-Turin Ferroviarie - LTF Sas	Chambery	1.000	RFI SpA	50
Network Terminali Siciliani SpA	Catania	154	RFI SpA	50
Pol Rail Srl	Roma	2.000	Trenitalia SpA	50
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	Verona	1.800	RFI SpA	50
Sideuropa Srl	Milano	450	FS Logistica SpA	50
Tilo SA	Chiasso	2.000 ⁽¹⁾	Trenitalia SpA	50
Viaggi e Turismo Marozzi Srl	Bari	1.040	Sita SpA	49
WISCO SpA	Monza	15.615	Trenitalia SpA	49
Eurogateway Srl	Novara	99	Cemat SpA	37
			Trenitalia SpA	11
Porta Sud SpA	Bergamo	838	FS Sistemi Urbani Srl	35
Sinter Intermodal Services SpA	Milano	1.550	Italcontainer SpA	35
Padova Container Service Srl	Padova	516	Cemat SpA	34,50
The Sixt Srl	Genova	6.700	Trenitalia SpA	34
Terminal Tremestieri Srl	Messina	900	RFI SpA	33,33
East Rail Srl	Trieste	130	Trenitalia SpA	32
Atirom Srl	Sibiu	443 ⁽¹⁾	Sita SpA	30
Novatrans Italia Srl	Milano	100	Cemat SpA	30
Cesar Information Services - CIS Scrl	Bruxelles	100	Cemat SpA	25,10
Terminal Intermodale di Mortara - T.I.MO. Srl (già P.I.MO. Srl)	Pavia	300	Cemat SpA	25
COMBIMED SA	Bruxelles	62	Cemat SpA	20
Ferrovie Nord Milano SpA	Milano	130.000	Ferrovie dello Stato SpA	14,74

valori in migliaia di euro

⁽¹⁾ Dati espressi in valuta locale

Allegato 4 Elenco delle altre partecipazioni non consolidate

Denominazione	Sede	Capitale Sociale (euro/1000)	Società Partecipante	% di Partecipazione	Note
a) Imprese controllate:					
Sap Srl in liquidazione	Roma	997	Ferrovie dello Stato SpA	100	(1)
Metroscai Scarl in liquidazione	Roma	10	Ferservizi SpA	75	(1)
Nord Est Terminal NET SpA in liquidazione	Padova	1.560	RFI SpA	51	(1)
Servizi Ferroviari Portuali Ferport Genova Srl in liquidazione	Genova	712	Serfer Srl	51	(1)
Società Logistica Ferroviaria Srl in liquidazione	Latina	36	Cemat SpA	51	(1)

valori in migliaia di euro

(1) ex art. 28 comma 1, D.Lgs. n. 127/91



Allegato 5

Elenco delle imprese entrate nell'area di consolidamento nell'esercizio di riferimento

Denominazione	Sede	Capitale Sociale (euro/1000)	Società Partecipante	% di Partecipazione
TX Logistik Danimarca	Padborg	500(1)	TX Logistik AG	100
Grandi Stazioni Ingegneria Srl	Roma	20	Grandi Stazioni SpA	100
Trenitalia Le Nord - T.N.L. Srl	Milano	6.120	Trenitalia SpA	50

valori in migliaia di euro

(1) Dati espressi in valuta locale



Allegato 6

Elenco delle imprese uscite dall'area di consolidamento nell'esercizio di riferimento

Denominazione	Sede	Capitale Sociale (euro/1000)	Società Partecipante	% di Partecipazione
Servizi Ferroviari Portuali - Ferport Genova Srl in liquidazione	Genova	712	Serfer	51
Nord Est Terminal - NET SpA in liquidazione	Padova	1.560	RFI SpA	51
Società Logistica Ferroviaria Srl in liquidazione	Latina	36	Cemat SpA	51

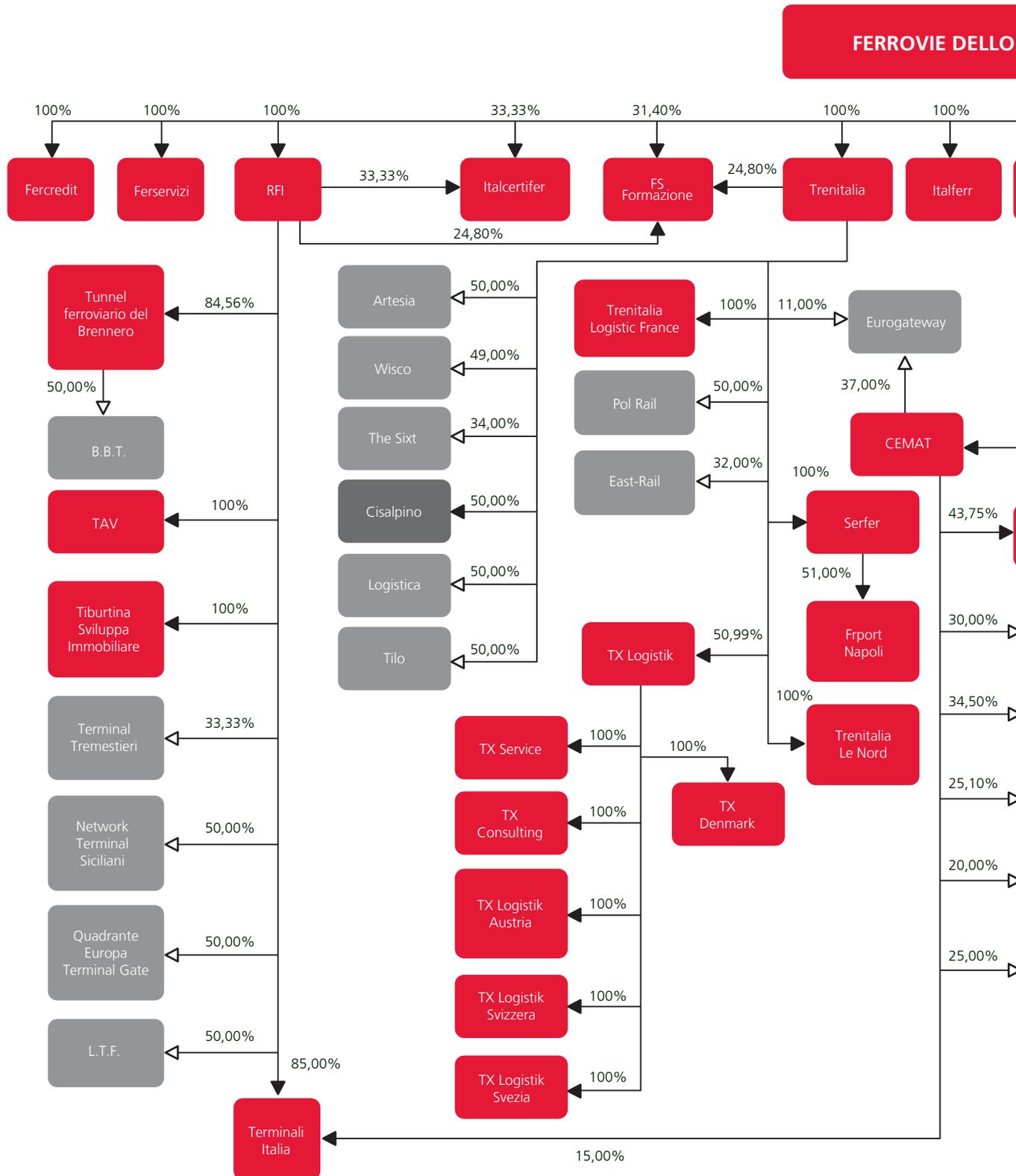
valori in migliaia di euro

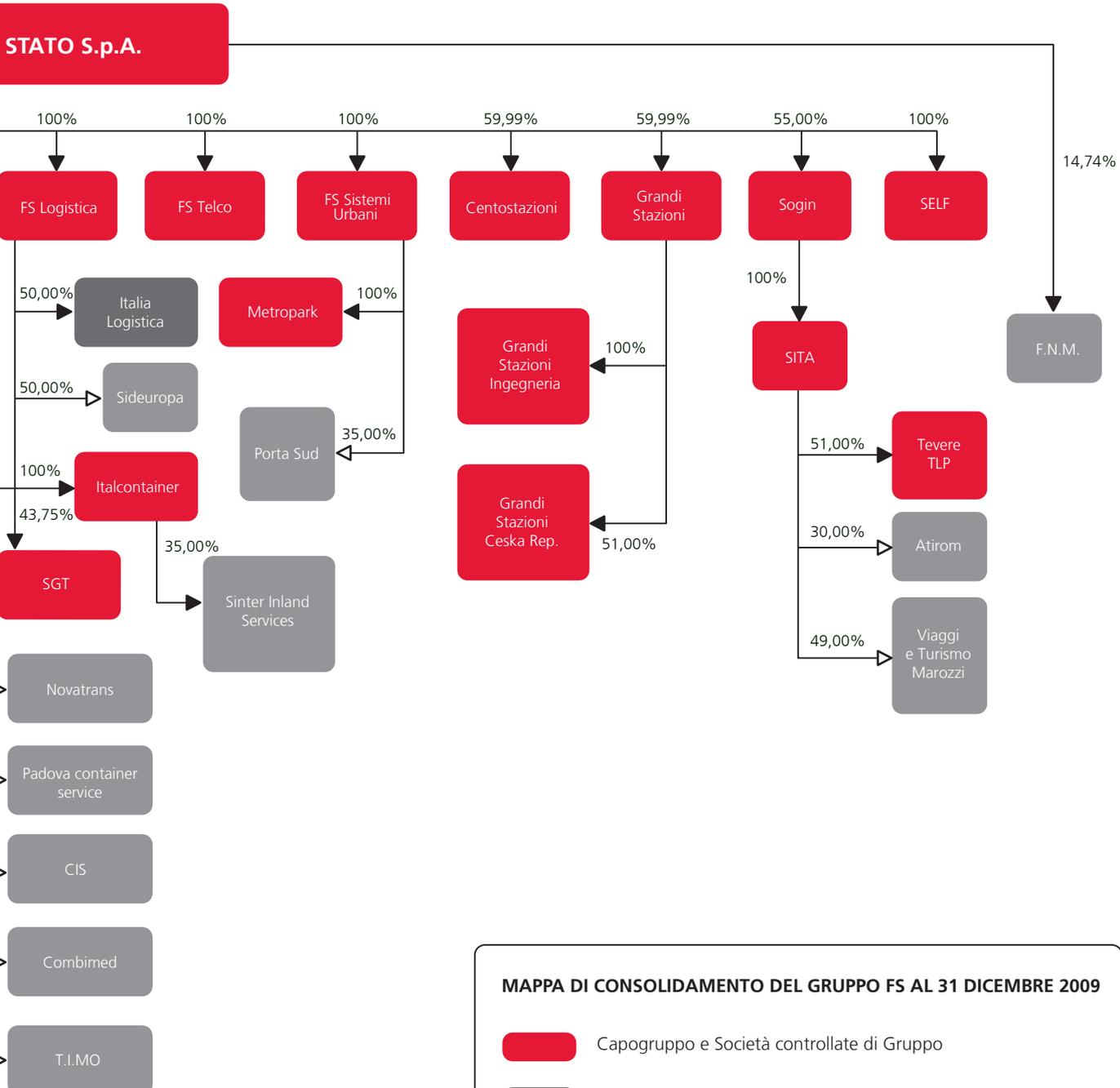




Allegato 7

Elenco delle imprese uscite dall'area di consolidamento nell'esercizio di riferimento





Allegato 8

Rendiconto finanziario

	2009	2008
DISPONIBILITÀ MONETARIE NETTE INIZIALI ⁽¹⁾	1.956.120	3.898.317
<i>Flusso monetario generato da attività di esercizio</i>		
Utile (perdita) del periodo ⁽²⁾	44.114	15.531
Ammortamenti	1.342.584	1.218.338
Svalutazione di immobilizzazioni	2.549	2.587
Variazione netta fondo T.F.R.	(263.115)	(223.842)
Plus/Minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni	(54.700)	(23.039)
Ricavi non monetari ⁽³⁾	(442.857)	(516.181)
Variazione rimanenze	(120.588)	88.158
Variazione crediti commerciali e diversi	(642.355)	(102.932)
Variazione ratei e risconti attivi	(4.875)	1.082
Variazione Fondi Rischi e oneri	(20.956)	(37.838)
Variazione debiti commerciali e diversi	251.015	(225.027)
Variazione ratei e risconti passivi	31.488	459
Totale	122.304	197.296
<i>Flusso monetario generato da attività di investimento</i>		
Investimenti in:		
- immobilizzazioni immateriali	(115.246)	(177.135)
- immobilizzazioni materiali	(5.031.314)	(5.844.454)
- partecipazioni	(30.543)	(47.918)
Prezzo di realizzo da alienazioni	236.206	111.885
Variazione Crediti Finanziari	(102.600)	(911)
Variazione delle altre attività immobilizzate	0	2.609
Totale	(5.043.497)	(5.955.924)
<i>Flusso monetario generato da attività di finanziamento</i>		
Finanziamenti ricevuti/rimborsati	(557.866)	400.580
Contributi in conto capitale	4.534.634	3.414.810
Altre variazioni di patrimonio netto di Gruppo	(487)	11.460
Variazione capitale e riserva dei terzi	(8.841)	(10.419)
Totale	3.967.440	3.816.431
FLUSSO MONETARIO COMPLESSIVO DEL PERIODO	(953.753)	(1.942.197)
DISPONIBILITÀ MONETARIE NETTE FINALI ⁽¹⁾	1.002.367	1.956.120

valori in migliaia di euro

⁽¹⁾ Il dato include le operazioni di impiego fonti a breve termine: 20.892mila euro nel 2008 e 21.054mila euro nel 2009

⁽²⁾ Il dato considera l'intero risultato consolidato, ivi incluso quello di competenza dei terzi

⁽³⁾ Rappresentati da utilizzi di fondi rischi e oneri iscritti alla voce A) 5 - "Altri ricavi e proventi" e alla voce E) 20 - "Proventi straordinari"



Dirigente Preposto
alla redazione dei documenti contabili societari

**ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL
DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI
CONTABILI SOCIETARI RELATIVA AL BILANCIO CONSOLIDATO DEL
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO AL 31 DICEMBRE 2009**

1. I sottoscritti Mauro Moretti e Vittorio de Silvio, nella qualità rispettivamente di Amministratore Delegato e di Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Ferrovie dello Stato S.p.A., tenuto conto:

- di quanto previsto dall'art. 16 dello Statuto sociale di Ferrovie dello Stato S.p.A.;
- di quanto precisato nel successivo punto 2;

attestano:

- l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa, e
- l'effettiva applicazione

delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato nel corso dell'esercizio 2009.

2. Al riguardo si segnala che:

- a. la valutazione dell'adeguatezza e dell'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato di Ferrovie dello Stato S.p.A. si è basata sul modello interno definito in coerenza con l'*"Internal Controls – Integrated Framework"* emesso dal *"Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission"* che rappresenta un *framework* di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale;
- b. risultano esigenze di miglioramento del sistema di controllo interno amministrativo – contabile, in parte già rilevate nel corso del processo di attestazione 2008 ed ancora non risolte, con particolare riferimento alle società Sita e Sogin, a fronte delle quali il DP delle singole società è tuttora impegnato in specifici piani di azione correttivi e per i quali richiede interventi mirati.



- c. risultano in fase di completamento i test di effettiva operatività di talune procedure societarie.
3. Si attesta, inoltre, che il bilancio consolidato:
- a. corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
 - b. è redatto in conformità alle norme di legge interpretate ed integrate dai principi contabili emessi dall'Organismo Italiano di Contabilità e, a quanto consta, è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento.

Roma, 16 Aprile 2010

L'Amministratore Delegato

Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari

Mauro Moretti

Vittorio de Silvio

Il Collegio Sindacale

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE
DI FERROVIE DELLO STATO S.p.A
AL BILANCIO CONSOLIDATO 2009**

Signori Azionisti,

il Consiglio di Amministrazione ha rimesso al Collegio Sindacale, unitamente al progetto di bilancio della Società capogruppo, il bilancio consolidato al 31.12.2009 redatto in conformità delle disposizioni contenute nel D.Lgs 9 aprile 1991, n. 127, nonché la relazione sulla gestione.

Tale bilancio espone un utile di € 44.113.168 (€ 26.912.469 di pertinenza del Gruppo e € 17.200.699 di terzi) che trova riscontro nello stato patrimoniale del Gruppo, il cui patrimonio netto ammonta a € 36.244.865.165. Il suesposto risultato, in linea con gli obiettivi definiti nel Piano d'Impresa 2007-2011, evidenzia un miglioramento rispetto all'esercizio 2008 (che si era chiuso con un utile di € 15.530.828) di oltre 28 milioni di euro.

Detto miglioramento è stato determinato da una politica di recupero di efficienza nell'utilizzo dei fattori produttivi e della conseguente riduzione dei costi e dall'incremento di fatturato nel traffico viaggiatori, rinveniente soprattutto dal cosiddetto "servizio a mercato" grazie al positivo andamento dei ricavi della media e lunga percorrenza (+ 262 milioni di euro) laddove si contrappongono una forte contrazione dei ricavi prodotti dal traffico merci nazionale ed internazionale per circa 294 milioni di euro, dovuto alla crisi economica generale e la diminuzione di risorse pubbliche per i servizi di infrastruttura (-192 milioni di euro) relative alla rete convenzionale.

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Ferrovie dello Stato S.p.A. - Società con socio unico
Sede Legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc: Euro 38.792.425.485,00 i.v.
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma (Tribunale di Roma)



Da segnalare inoltre i maggiori ricavi da Contratti di Servizio Pubblico, grazie anche alle maggiori disponibilità finanziarie messe a disposizione dalle Regioni stesse per assicurare la copertura dei maggiori oneri derivanti dai rinnovi dei contratti di servizio "a catalogo" (171 milioni di euro).

La riduzione dei costi operativi (256 milioni di euro) ed in particolare del costo del lavoro (-76 milioni di euro), i minori acquisti di materie prime per effetto di una generale contrazione degli impieghi di materiali per investimenti, la riduzione del prezzo del gasolio per autotrazione (-77 milioni di euro) e la contrazione dei costi correlati al traffico merci (-41 milioni di euro), hanno permesso al margine operativo lordo di attestarsi ad un valore positivo di 966 milioni di euro.

La gestione 2009 ha fatto registrare ricavi complessivi (valore della produzione) pari a 9.625 milioni di euro (-591 milioni di euro rispetto all'esercizio 2008) e costi complessivi (costi della produzione) pari a 9.388 (- 625 milioni di euro rispetto al precedente esercizio).

Va soggiunto inoltre che gli aumenti registrati dagli ammortamenti (+136 milioni), sono stati in parte neutralizzati dal miglioramento del saldo della gestione finanziaria (-121 milioni di euro) dovuto alla dinamica positiva dei tassi di interesse relativi agli oneri per i finanziamenti accesi per sostenere gli investimenti pari a 5.250 milioni di euro, in diminuzione rispetto a quelli consuntivati nel 2008, pari a 6.096 milioni di euro.

Nell'esercizio 2009 si è registrato un miglioramento della situazione finanziaria generale di Gruppo, con particolare riferimento ai debiti consolidati diminuiti a 20.3 milioni di euro.

Il Gruppo ha fatto ricorso a contratti derivati finalizzati alla copertura dei rischi di oscillazione dei tassi di interesse dei prestiti obbligazionari e dei debiti verso il sistema bancario e finanziario, per un capitale originario di 8.797 milioni di euro, con un aumento di 4.990 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente, che presentano un *fair value* negativo pari a 302 milioni di euro; tali operazioni hanno determinato nell'esercizio 2009, proventi finanziari per 1 milione di euro ed oneri finanziari per 37,3 milioni di euro, di cui la quota pari a 18,6 milioni di euro di pertinenza di RFI è stata capitalizzata.

La posizione finanziaria netta è passata da 9.210 a 9.703 milioni di euro, mentre i mezzi propri sono aumentati da 36.210 a 36.245 milioni di euro, con un lieve peggioramento del rapporto debt/equity da 0,25 a 0,27.

Il Collegio evidenzia il permanere di una debolezza finanziaria del Gruppo che nell'esercizio concluso non ha perfezionato, complice la difficile situazione congiunturale che ha caratterizzato i mercati finanziari internazionali, operazioni di finanza consolidata necessaria a riequilibrare, da un lato, il fabbisogno a breve e dall'altro a costituire le provviste necessarie per garantire in futuro il puntuale adempimento dei debiti, in particolare nei confronti di Eurofima, a scadenza dal 2013 in poi.

I fatti più rilevanti che hanno caratterizzato la gestione del Gruppo Ferrovie dello Stato nell'esercizio 2009 sono i seguenti:

- dal 1° gennaio ha avuto effetto la scissione parziale della TAV SpA in favore della RFI SpA della tratta ferroviaria AV/AC Milano – Bologna, lotti funzionali 1°, 3° e ulteriore porzione del lotto 2°. La scissione ha comportato la riduzione del capitale della Società scissa TAV per l'importo di 673.779.638 euro e della riserva costituita da versamenti in conto futuro aumento di capitale di 130.385.929 euro. Il 22 dicembre 2009 sono stati stipulati tre atti di scissione parziale della TAV SpA, mediante assegnazione di parte del suo patrimonio in favore della RFI SpA; in particolare: 1) l'atto di scissione parziale con assegnazione di parte del patrimonio costituito da atti, progetti, accordi e rapporti giuridici connessi alla realizzazione delle tratte ferroviarie AV/AC Milano-Verona, Verona-Padova e Milano-Genova, terzo valico dei Giovi, costituenti il cosiddetto "Asse Orizzontale", che ha avuto effetto dal 30 dicembre 2009; 2) - l'atto di scissione parziale con assegnazione degli immobili della tratta Milano-Bologna 1° e 3° Lotto Funzionale e oneri economici accessori, che ha avuto effetto a far data dal 31 dicembre 2009; 3) l'atto di scissione parziale con assegnazione della tratta Bologna -Firenze, tratta Torino Milano, sub tratta Novara - Milano, tratta Roma - Napoli 2° Lotto funzionale (decorrenza 1.1.2010);



- con legge del 28 gennaio 2009, n. 2, è stato convertito in legge, con modificazioni, il decreto legge n. 185, del 29 novembre 2008, “Misure urgenti per il sostegno a famiglie, lavoro, occupazione e impresa e per ridisegnare in funzione anti-crisi il quadro strategico nazionale”, diretto - tra l’altro - ad istituire un fondo per gli investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato SpA, con una dotazione di 960 milioni di euro per l’anno 2009, ed autorizzare la spesa di 480 milioni di euro per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011, per la stipula dei nuovi Contratti di Servizio dello Stato e delle Regioni a statuto ordinario con Trenitalia SpA;
- il 30 gennaio il Consiglio di amministrazione di RFI ha deliberato un aumento del capitale sociale pari a euro 250.000.000 seguito, in data 2 febbraio 2009, da un ulteriore aumento di capitale di pari importo. In entrambe le circostanze il socio unico Ferrovie dello Stato S.p.A ha sottoscritto e versato l’intero aumento di capitale sociale;
- il 4 agosto Trenitalia SpA ha partecipato pariteticamente, con una quota del 50%, alla costituzione della società Trenitalia Le Nord Srl (TLN Srl) per la gestione unitaria del trasporto ferroviario regionale in Lombardia. L’altro socio è LeNord (Gruppo Ferrovie Nord Milano). Il 30 ottobre 2009, l’Assemblea dei soci di Trenitalia Le Nord Srl ha deliberato l’aumento di capitale per complessivi 6 milioni di euro. Il 15 novembre 2009 è divenuta operativa TLN – Trenitalia Le Nord Srl a valle della stipula dei contratti di affitto dei due rami di azienda, quello di Trenitalia, riconducibile alla “Direzione Regionale Lombardia” e quello di LeNord;
- il 26 ottobre è stato stipulato l’atto di conferimento tra Ferrovie dello Stato SpA e la controllata FS Sistemi Urbani Srl. Con tale atto Ferrovie dello Stato ha sottoscritto interamente l’aumento di capitale per l’ammontare complessivo di 148.673.659 euro conferendo nella FS Sistemi Urbani beni immobili per un valore netto di pari importo;
- il 10 novembre il CdA di RFI ha approvato il Progetto di scissione parziale in favore di FS Telco Srl mediante assegnazione del ramo d’azienda consistente nelle funzioni operative, gestionali e di mantenimento in efficienza della rete di telefonia fissa “automatica” e della rete radiomobile GSM-R. La proprietà della



fibra ottica rimarrà in capo a RFI;

- in data 10 dicembre ha avuto effetto l'atto di scissione parziale di FS Logistica SpA mediante assegnazione di parte del suo patrimonio in favore della RFI SpA, avente come oggetto alcuni beni che erano già stati trasferiti da RFI a FS Logistica, con l'atto di scissione del 21 dicembre 2007, ed in particolare le porzioni di impianti dello Scalo di Torino Orbassano e dello Scalo di Maddaloni Marcianise;
- il 31 dicembre ha avuto effetto l'atto di scissione parziale di RFI SpA in favore della Trenitalia SpA, mediante l'assegnazione a quest'ultima di impianti di manutenzione dei rotabili e di porzioni di aree, di titolarità della prima, complementari rispetto ad impianti già nella titolarità giuridica o nella disponibilità di Trenitalia con assegnazione di patrimonio di 621 milioni di euro. Attraverso tale operazione il Collegio prende atto della avvenuta ricapitalizzazione, costituita unicamente da conferimenti di immobilizzazioni affatto ininfluenti sulle disponibilità liquide della società Trenitalia. Alla luce dell'equilibrio economico raggiunto e dei flussi finanziari assicurati dai corrispettivi derivanti dal rinnovo per i contratti di servizio pubblico (Regioni e Stato) nei termini suindicati, unitamente ai benefici dei servizi a mercato grazie al progetto AV/AC, in parte temperato dalla delicata situazione del settore cargo, la società Trenitalia dovrà opportunamente rielaborare un nuovo Piano Industriale, con l'esplicitazione di precisi obiettivi economico/finanziari/patrimoniali. In tale contesto, tenuto conto anche della imminente definitiva apertura del mercato a concorrenti nel settore AV, particolare attenzione dovrà essere concentrata sull'impostazione e definizione dei più avanzati parametri per standard qualitativi minimi da assicurare a ciascun servizio offerto in tema di pulizie, puntualità, affollamento;
- completamento del percorso di miglioramento del servizio del trasporto Regionale con investimenti per acquisto ed ammodernamento del materiale rotabile; sottoscrizione dei nuovi contratti con le Regioni che contengono caratteristiche innovative, oltre che sulla durata (6+6 anni), anche sulla definizione dei corrispettivi "a catalogo", dove i prezzi delle prestazioni sono definiti per singolo servizio offerto;

- sottoscrizione dell'accordo programmatico fra FS e le Organizzazioni sindacali di categoria per il rilancio competitivo del Gruppo Ferrovie dello Stato, comprendente, tra gli altri, l'accordo per innovare e rendere operativo il Fondo bilaterale per il sostegno al reddito, la cui gestione affidata all'INPS, ha lo scopo – per le aziende del Gruppo che sono sprovviste degli ammortizzatori sociali tradizionali – di dare attuazione agli interventi previsti dall'art. 59, comma 6, della legge n. 449 del 1997.

Il Collegio sindacale ha svolto le attività di vigilanza previste dalla legge e ha preso atto della complessiva architettura del sistema di controllo interno adottato nel Gruppo valutandone l'adeguatezza, in particolare:

- in linea con il Modello di Governance adottato dal Gruppo Ferrovie dello Stato, ai fini della legge 262/2005, è proseguita l'attività del Dirigente Preposto di Capogruppo circa la definizione degli ambiti delle società, processi e procedure sottoposti ad analisi ai fini dell'Attestazione sul bilancio consolidato e linee guida sugli standard procedurali e di testing. In relazione all'esercizio 2009, è stato ampliato il perimetro portando a 13 il numero delle società in ambito e includendo, rispetto allo scorso esercizio, le società Ferservizi, FS Sistemi Urbani e FS Logistica; si segnala in proposito che in relazione al processo di formazione del bilancio consolidato del Gruppo, permangono alcune carenze non ancora totalmente risolte, con riferimento alle Società SITA e SOGIN;
- è continuata la realizzazione del progetto "Risk Management" nella Capogruppo FS e nelle controllate Trenitalia, Ferservizi, Italferr, Grandi Stazioni, Fercredit, Sita, Sogin e RFI concernente l'individuazione e gestione dei rischi aziendali per conseguire una migliore Governance;
- presso le Società del Gruppo FS è stato aggiornato il Modello organizzativo e di gestione (MOG) di cui al D.Lgs n°231/2001 da parte dei rispettivi "Organismi di vigilanza";
- con particolare attenzione il Collegio sindacale seguirà gli sviluppi delle inchieste in corso, specie riguardo il disastro di Viareggio, in considerazione sia delle eventuali azioni di responsabilità eventualmente scaturenti sia per essere di



continuo stimolo affinché gli standard di sicurezza nel Gruppo siano sempre al massimo livello di efficienza;

- è proseguita in tutto il Gruppo l'attività di internal auditing che si esplica mediante un piano annuale di interventi coordinati dalla Direzione Audit della Capogruppo, con margini di flessibilità sufficienti a fronteggiare eventuali specifici imprevisti.

Ai sensi dell'art. 2409 bis e seguenti del c.c., la revisione legale dei conti del Gruppo è stata svolta dalla Società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A.. In proposito il Collegio Sindacale fa presente che – in base alle disposizioni contenute nell'art. 41 del D.Lgs. n. 127/1991, così come modificate dall'art. 38 del dlgs n° 39 /2010 - la revisione legale del bilancio consolidato è demandata alla predetta società di revisione, che ha rilasciato apposita relazione di conformità, con richiamo di informativa.

Nella nota integrativa è illustrata l'area di consolidamento e sono indicati i criteri adottati nel processo di consolidamento nonché i criteri di valutazione.

Il Collegio informa che l'importo totale dei corrispettivi conseguiti dalla società di revisione, inclusi eventuali corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica, di consulenza fiscale e per servizi diversi dalla revisione legale, è pari a 3.244 mila euro, di cui 1.532 mila euro per revisione legale e 1.712 mila euro per altri servizi (tra i quali 260 mila euro corrisposti ad altra entità appartenente alla rete di cui la società di revisione fa parte).

Con l'approvazione del bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato spa chiuso al 31 dicembre 2009, viene a scadenza l'incarico di revisore legale dei conti di Gruppo affidato alla Società di revisione Pricewaterhouse spa.

Come noto, la disciplina di riferimento è stata modificata ai sensi dell'art.13 comma 1 del citato dlgs n°39 del 27 gennaio 2010 e per il rinnovo degli incarichi di revisione il conferimento spetta all'Assemblea su "proposta motivata" del Collegio sindacale.

Il Collegio sindacale ha constatato quanto segue:

- l'area di consolidamento è stata determinata in conformità della normativa contenuta nel D.Lgs. n. 127/1991 e dalle disposizioni di legge, integrate dai principi contabili nazionali e, in mancanza, dai principi contabili internazionali (IAS/IFRS);
- le partecipazioni di controllo diretto ed indiretto sono valutate con il metodo dell'integrazione globale, con l'applicazione dei criteri enunciati nella nota integrativa;
- le partecipazioni nelle società collegate di cui Ferrovie dello Stato S.p.A. detiene, direttamente o indirettamente, una quota di capitale compresa tra il 20% (10% se quotate in borsa) ed il 50% sono valutate con il metodo del patrimonio netto (tranne la Cisalpino AG e Italia Logistica s.r.l, consolidate con il metodo proporzionale);
- le partecipazioni nelle società in liquidazione, escluse dall'area di consolidamento, sono iscritte al valore di carico riveniente dall'ultimo consolidamento, rettificato per tenere conto delle eventuali minusvalenze emergenti dai relativi bilanci intermedi di liquidazione con le modalità indicate nella nota integrativa.

Il Collegio prende atto che:

- le risultanze di bilancio riferite al 2009 sono messe a raffronto con quelle del precedente esercizio;
- i criteri utilizzati per la valutazione delle varie poste del bilancio consolidato, indicati nella nota integrativa, sono determinati, senza alcuna deroga, secondo le disposizioni del codice civile e del D.Lgs. n.127/91; essi sono conformi a quelli applicati per la redazione del bilancio consolidato del precedente esercizio e di quello di esercizio della Capogruppo, salvo quanto precisato nella nota integrativa;
- nella nota integrativa sono state riportate le informazioni relative alle operazioni realizzate dalle Società con Parti ad esse Correlate, qualora le stesse siano "rilevanti" e "concluse a condizioni non di mercato";
- l'Amministratore delegato e il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari hanno rilasciato l'attestazione prevista dall'art. 16 dello

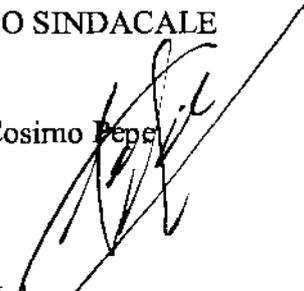


Statuto sociale relativa al bilancio del gruppo Ferrovie dello Stato, in uno con una apposita relazione rassegnata dal medesimo Dirigente Preposto in ordine all'attività svolta;

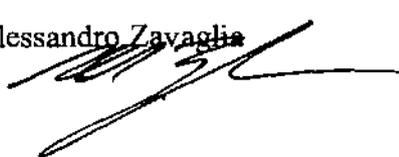
- per la redazione del bilancio consolidato sono stati utilizzati i dati del bilancio della Capogruppo al 31.12.2009 e quelli delle imprese rientranti nell'area di consolidamento già approvati dalle rispettive Assemblee o dai Consigli di Amministrazione.

Roma, 23 aprile 2010

IL COLLEGIO SINDACALE

dr. Pompeo Cosimo Pepe  (Presidente)

dr. Vittorio Nola  (Sindaco effettivo)

prof. Alessandro Zavaglia  (Sindaco effettivo)

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE AI SENSI DELL'ARTICOLO 2409 - TER DEL CODICE CIVILE (ORA ARTICOLO 14 DEL DLGS 27 GENNAIO 2010, N° 39)

All'Azionista delle
Ferrovie dello Stato SpA

- 1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato chiuso al 31 dicembre 2009. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione compete agli amministratori delle Ferrovie dello Stato SpA. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.
- 2 Il nostro esame è stato condotto secondo i principi di revisione emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandati dalla CONSOB. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio consolidato sia viziato da errori significativi e se i risultati, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

La revisione contabile del bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2009 è stata svolta in conformità alla normativa vigente nel corso di tale esercizio.

Per il giudizio relativo al bilancio consolidato dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 11 maggio 2009.

- 3 A nostro giudizio, il bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato al 31 dicembre 2009 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico del Gruppo per l'esercizio chiuso a tale data.

4 Portiamo alla Vostra attenzione i seguenti aspetti:

- 4.1 Gli amministratori descrivono nella loro relazione che i risultati conseguiti confermano il percorso di allineamento con gli obiettivi strategici e gestionali definiti nel Piano di Impresa 2007-2011. Nel sottolineare la persistenza di alcune difficoltà riferite al quadro complessivo delle norme che regolano gli stanziamenti ed i meccanismi contrattuali di trasferimento delle risorse al Gruppo, gli amministratori hanno evidenziato:
- per Trenitalia SpA, l'attenzione posta sulla finalizzazione del piano di ristrutturazione del settore Cargo con l'obiettivo di portare tutti i settori di business della società in condizione di generare risultati positivi. Hanno inoltre indicato che le operazioni di ricapitalizzazione definite nel mese di settembre 2009 consentiranno un progressivo riequilibrio della struttura patrimoniale agevolando la realizzazione del piano di investimenti ed il miglioramento qualitativo e quantitativo dell'offerta di trasporto;
 - per Rete Ferroviaria Italiana SpA, la necessità di una costante attenzione da parte delle autorità competenti in merito ai temi del trasporto ferroviario con particolare riguardo i) alla sottoscrizione del nuovo Contratto di Programma - Lato Servizi ii) all'aggiornamento annuale del Contratto di Programma - Lato Investimenti, essenziale per assicurare continuità contrattuale e finanziaria alla politica di investimenti della Società iii) all'adeguamento del canone di accesso all'infrastruttura nel rispetto dell'equilibrio economico sancito dal DLgs 188/2003 nonché iv) alle nuove modalità di finanziamento introdotte dalla Legge Finanziaria 2010 per specifici progetti prioritari.
- 4.2 Come indicato dagli amministratori nella nota integrativa, il bilancio consolidato al 31 dicembre 2009 riflette gli effetti discendenti dalla perizia di valutazione ex articolo 2343 del Codice Civile effettuata nel 2002 nell'ambito del conferimento della controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a Ferrovie dello Stato SpA; in particolare, tra l'altro, nel passivo al 31 dicembre 2009 sono iscritti: i) il Fondo di ristrutturazione ex lege 448/98 (comprensivo della relativa integrazione effettuata in sede peritale) per 22,5 miliardi di Euro (23 miliardi di Euro al 31 dicembre 2008), il cui utilizzo a fronte degli ammortamenti e delle minusvalenze della

rete Convenzionale è destinato a consentire, nell'ottica di quanto previsto dal DLgs 188 dell'8 luglio 2003, che i conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria presentino un tendenziale equilibrio tra i ricavi tipici ed i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura, al netto appunto degli ammortamenti e ii) il Fondo oneri manutenzione ordinaria per 2,3 miliardi di Euro (2,3 miliardi di Euro al 31 dicembre 2008) destinato, nell'attuale contesto regolamentare di riferimento, a fronteggiare sia oneri manutentivi che connessi all'avvio del Sistema dell'Alta Velocità / Alta Capacità non altrimenti ristorati da contributi in conto esercizio.

Gli amministratori hanno indicato i) di avere utilizzato complessivamente il Fondo di ristrutturazione, come consentito dal DLgs 188/2003, per ammortamenti e minusvalenze per circa 0,5 miliardi di Euro (0,5 miliardi di Euro al 31 dicembre 2008), e ii) che la consistenza di questo Fondo al 31 dicembre 2009 (22,5 miliardi di Euro) è sufficiente a neutralizzare il costo prospettico degli ammortamenti anche in un'ottica di lungo periodo.

4.3 Come indicato nel paragrafo Altre Informazioni della Relazione sulla gestione, sono in corso alcune indagini e procedimenti giudiziari a fronte dei quali gli amministratori, in mancanza di elementi che possano indurre a ritenere che il Gruppo sia esposto a significative passività, non hanno ritenuto di effettuare alcuno stanziamento in bilancio.

5 La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione, in conformità a quanto previsto dalle norme di legge, compete agli amministratori delle Ferrovie dello Stato SpA. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dalla legge. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione n° 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandato dalla CONSOB. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato al 31 dicembre 2009.

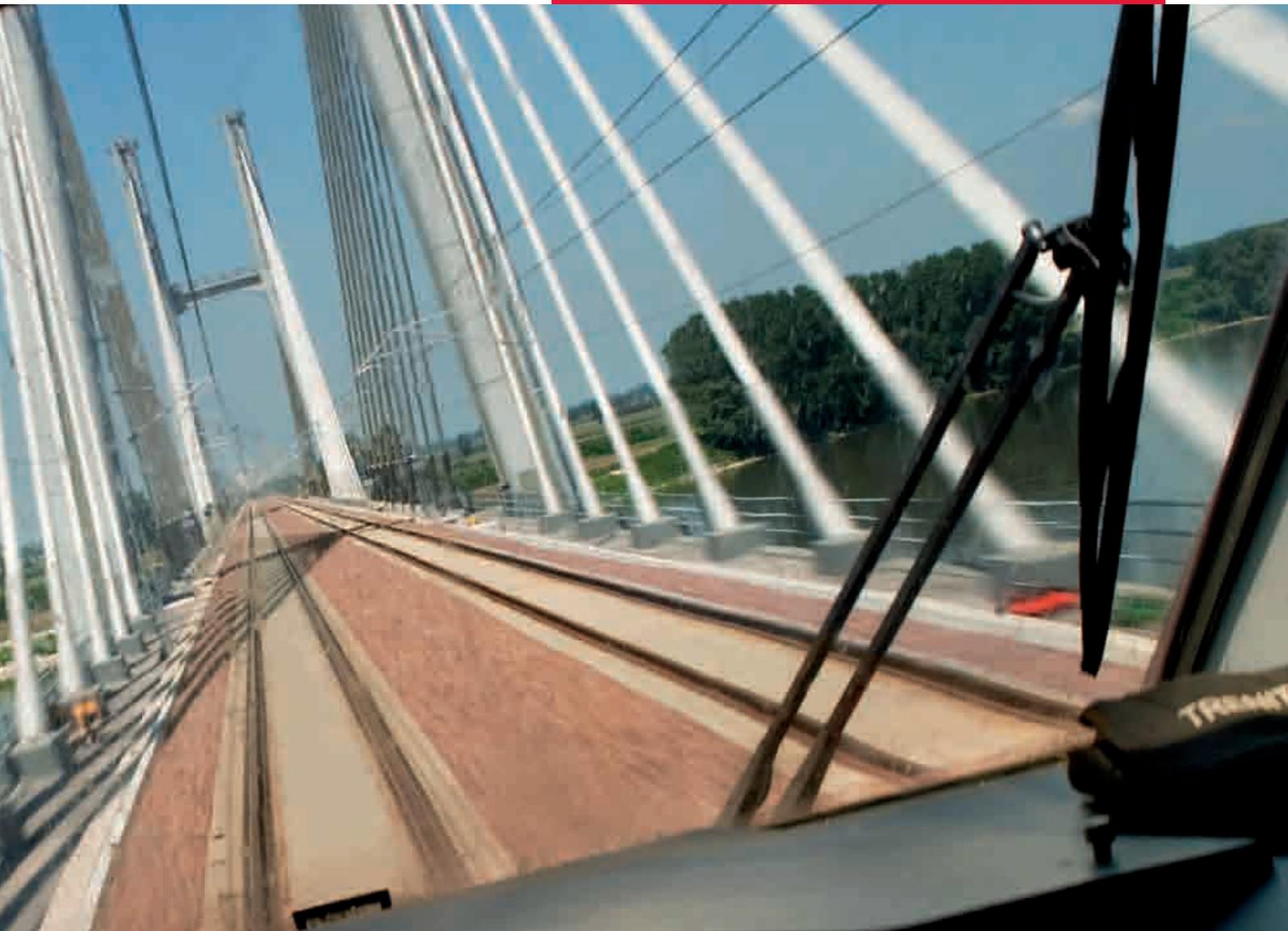
Roma, 20 aprile 2010

PricewaterhouseCoopers SpA


Luciano Festa
(Revisore contabile)



Bilancio di esercizio
di Ferrovie dello Stato SpA
al 31 dicembre 2009



Prospetti contabili

Stato patrimoniale attivo

	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI (di cui già richiamati)	0	0	0
B) IMMOBILIZZAZIONI			
I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI			
1) Costi d'impianto e di ampliamento	0	0	0
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	26.232.904	22.563.264	3.669.640
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	28.773	1.671.999	(1.643.226)
7) Altre	0	0	0
Totale I	26.261.677	24.235.263	2.026.414
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI			
1) Terreni e fabbricati	660.348.863	794.138.421	(133.789.558)
3) Attrezzature industriali e commerciali	2.403	3.470	(1.067)
4) Altri beni	1.952.314	2.656.492	(704.178)
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	8.768.030	870.719	7.897.311
Totale II	671.071.610	797.669.102	(126.597.492)
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE			
1) Partecipazioni in:			
a) Imprese controllate	35.455.898.293	35.205.898.293	250.000.000
b) Imprese collegate	23.060.592	23.060.592	0
d) Altre imprese	133.724.311	133.724.311	0
Totale 1)	35.612.683.196	35.362.683.196	250.000.000
2) Crediti:			
a) verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	340.793.530	125.265.851	215.527.679
- esigibili oltre l'esercizio successivo	5.945.916.000	6.142.154.015	(196.238.015)
	6.286.709.530	6.267.419.866	19.289.664
d) verso altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio successivo	79.875.364	77.225.132	2.650.232
	79.875.364	77.225.132	2.650.232
Totale 2)	6.366.584.894	6.344.644.998	21.939.896
Totale III	41.979.268.090	41.707.328.194	271.939.896
Totale B) IMMOBILIZZAZIONI	42.676.601.377	42.529.232.559	147.368.818
C) ATTIVO CIRCOLANTE			
I. RIMANENZE			
1) Immobili e terreni <i>trading</i>	474.665.399	546.685.353	(72.019.954)
2) Lavori in corso su immobili in ristrutturazione	847.176	804.672	42.504
Totale I	475.512.575	547.490.025	(71.977.450)
II. CREDITI			
1) Verso clienti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	15.842.366	28.936.233	(13.093.867)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	9.324.833	8.549.634	775.199
	25.167.199	37.485.867	(12.318.668)
2) Verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.225.431.776	1.171.021.376	54.410.400
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	1.225.431.776	1.171.021.376	54.410.400

(segue)	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
3) Verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	127.567	180.671	(53.104)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	127.567	180.671	(53.104)
4 bis) Crediti tributari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	711.010.071	1.841.531.876	(1.130.521.805)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.722.336.179	1.093.539.668	628.796.511
	2.433.346.250	2.935.071.544	(501.725.294)
4 ter) Imposte anticipate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio successivo	132.089.740	150.974.724	(18.884.984)
	132.089.740	150.974.724	(18.884.984)
5) Verso altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.688.155	596.728	2.091.427
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	2.688.155	596.728	2.091.427
Totale II	3.818.850.687	4.295.330.910	(476.480.223)
III. ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI			
2) Partecipazioni in imprese collegate	30.031.452	30.031.452	0
Totale III	30.031.452	30.031.452	0
IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE			
1) Depositi bancari e postali	222.419.954	562.277.767	(339.857.813)
2) Assegni	322.315	223.686	98.629
3) Denaro e valori in cassa	20.724	29.512	(8.788)
4) Conti correnti di Tesoreria	60.146.428	53.055.527	7.090.901
Totale IV	282.909.421	615.586.492	(332.677.071)
Totale C) ATTIVO CIRCOLANTE	4.607.304.135	5.488.438.879	(881.134.744)
D) RATEI E RISCONTI			
II) Altri ratei e risconti	11.185.522	38.802.255	(27.616.733)
Totale D) RATEI E RISCONTI	11.185.522	38.802.255	(27.616.733)
TOTALE ATTIVO (A+B+C+D)	47.295.091.034	48.056.473.693	(761.382.659)

importi in euro

Stato patrimoniale passivo

	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
A) PATRIMONIO NETTO			
I. CAPITALE	38.790.425.485	38.790.425.485	0
IV. RISERVA LEGALE	10.988.202	10.423.539	564.663
VII. ALTRE RISERVE			
1. Riserva straordinaria	27.896.982	27.896.982	0
2. Riserva da scissione	254.599.169	254.599.169	0
VIII. UTILI (PERDITE) PORTATE A NUOVO	(3.103.620.315)	(3.114.348.912)	10.728.597
IX. UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	70.072.556	11.293.260	58.779.296
Totale A) PATRIMONIO NETTO	36.050.362.079	35.980.289.523	70.072.556
B) FONDI PER RISCHI E ONERI			
2) Per imposte, anche differite	431.648.052	473.793.235	(42.145.183)
3) Altri	382.839.263	383.074.740	(235.477)
Totale B) FONDI PER RISCHI E ONERI	814.487.315	856.867.975	(42.380.660)
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	21.616.293	22.793.501	(1.177.208)
D) DEBITI			
1) Obbligazionari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio successivo	3.292.400.000	3.292.400.000	0
	<u>3.292.400.000</u>	<u>3.292.400.000</u>	<u>0</u>
4) Debiti verso banche			
- esigibili entro l'esercizio successivo	63.979.864	0	63.979.864
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.411.020.136	1.475.000.000	(63.979.864)
	<u>1.475.000.000</u>	<u>1.475.000.000</u>	<u>0</u>
5) Debiti verso altri finanziatori			
- esigibili entro l'esercizio successivo	127.758.151	672.765.851	(545.007.700)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.698.245.864	1.826.004.014	(127.758.150)
	<u>1.826.004.015</u>	<u>2.498.769.865</u>	<u>(672.765.850)</u>
6) Acconti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.527.000	2.226.525	300.475
- esigibili oltre l'esercizio successivo	125.000	150.090	(25.090)
	<u>2.652.000</u>	<u>2.376.615</u>	<u>275.385</u>
7) Debiti verso fornitori			
- esigibili entro l'esercizio successivo	26.163.741	23.530.780	2.632.961
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	<u>26.163.741</u>	<u>23.530.780</u>	<u>2.632.961</u>
9) Debiti verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.670.458.338	2.415.926.495	(745.468.157)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.734.127.632	1.094.508.972	639.618.660
	<u>3.404.585.970</u>	<u>3.510.435.467</u>	<u>(105.849.497)</u>
10) Debiti verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	9.841.599	9.835.492	6.107
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	<u>9.841.599</u>	<u>9.835.492</u>	<u>6.107</u>

(segue)	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
12) Debiti tributari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	3.663.467	1.965.188	1.698.279
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	3.663.467	1.965.188	1.698.279
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
- esigibili entro l'esercizio successivo	4.354.076	4.806.684	(452.608)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	4.354.076	4.806.684	(452.608)
14) Altri debiti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	344.700.285	334.765.290	9.934.995
- esigibili oltre l'esercizio successivo	7.838.384	1.540.027	6.298.357
Totale D) DEBITI	10.397.203.537	11.155.425.408	(758.221.871)
E) RATEI E RISCONTI			
II. ALTRI RATEI E RISCONTI	11.421.810	41.097.286	(29.675.476)
Totale E) RATEI E RISCONTI	11.421.810	41.097.286	(29.675.476)
TOTALE PASSIVO (A+B+C+D+E)	47.295.091.034	48.056.473.693	(761.382.659)

importi in euro



Conti d'ordine

	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
1. RISCHI			
1.1 Fidejussioni			
- a favore di imprese controllate	1.191.916	3.010.011	(1.818.095)
- a favore di altri	2.276.508.683	2.481.732.481	(205.223.798)
	2.277.700.599	2.484.742.492	(207.041.893)
4. ALTRI CONTI D'ORDINE			
4.1. Fondo di solidarietà	26.502.424	24.812.465	1.689.959
4.2. Garanzie rilasciate dalle banche	1.106.030.653	0	1.106.030.653
	1.132.533.077	24.812.465	1.107.720.612

importi in euro



Conto economico

	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
A) VALORE DELLA PRODUZIONE			
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	133.065.473	140.252.611	(7.187.138)
2) Variazioni immobili di <i>trading</i>	(40.871.372)	(49.215.687)	8.344.315
3) Variazioni dei lavori in corso su immobili in ristrutturazione	962.372	1.267.551	(305.179)
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	176.620	213.263	(36.643)
5) Altri ricavi e proventi			
a) contributi in conto esercizio	1.822.656	9.452	1.813.204
b) altri ricavi e proventi	75.919.102	95.992.687	(20.073.585)
Totale 5)	77.741.758	96.002.139	(18.260.381)
Totale A) VALORE DELLA PRODUZIONE	171.074.851	188.519.877	(17.445.026)
B) COSTI DELLA PRODUZIONE			
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	792.743	1.057.589	(264.846)
7) Per servizi	73.158.000	67.671.332	5.486.668
8) Per godimento beni di terzi	12.764.273	12.785.388	(21.115)
9) Per il personale			
a) salari e stipendi	38.846.282	39.126.746	(280.464)
b) oneri sociali	10.702.419	10.223.360	479.059
c) trattamento di fine rapporto	3.042.840	3.247.085	(204.245)
e) altri costi	3.113.266	941.645	2.171.621
Totale 9)	55.704.807	53.538.836	2.165.971
10) Ammortamenti e svalutazioni			
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	12.159.563	12.758.500	(598.937)
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	10.567.818	11.550.757	(982.939)
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	0	0	0
d) svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	830.042	332.326	497.716
Totale 10)	23.557.423	24.641.583	(1.084.160)
12) Accantonamenti per rischi	7.000.000	1.546.190	5.453.810
13) Altri accantonamenti	5.500.000	0	5.500.000
14) Oneri diversi di gestione	15.329.436	17.188.271	(1.858.835)
Totale B) COSTI DELLA PRODUZIONE	193.806.682	178.429.189	15.377.493
Differenza tra valore e costi della produzione (A-B)	(22.731.831)	10.090.688	(32.822.519)
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
15) Proventi da partecipazioni			
- in imprese controllate e collegate	38.351.125	68.654.398	(30.303.273)
- in altre imprese	1.854.686	1.782.485	72.201
Totale 15)	40.205.811	70.436.883	(30.231.072)
16) Altri proventi finanziari			
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni:			
- da imprese controllate e collegate	202.353.460	277.928.731	(75.575.271)
- da altri	1.591	956	635
totale a)	202.355.051	277.929.687	(75.574.636)
d) proventi diversi dai precedenti:			
- da imprese controllate e collegate	31.227.940	50.231.996	(19.004.056)
- da altri	43.856.135	65.136.515	(21.280.380)
totale d)	75.084.075	115.368.511	(40.284.436)
Totale 16)	277.439.126	393.298.198	(115.859.072)

(segue)	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
17) Interessi e altri oneri finanziari			
- verso imprese controllate e collegate	43.441.180	73.129.517	(29.688.337)
- verso altri			
- su debiti obbligazionari	76.063.894	146.783.076	(70.719.182)
- su debiti verso istituti bancari e altri finanziatori	155.814.798	167.017.208	(11.202.410)
- oneri finanziari diversi	1.227.513	13.339.115	(12.111.602)
Totale 17)	276.547.385	400.268.916	(123.721.531)
17 bis) UTILI E (PERDITE) SU CAMBI	(149.787)	(16.129.267)	15.979.480
Totale C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI	40.947.765	47.336.898	(6.389.133)
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE			
19) Svalutazioni			
a) di partecipazioni	0	41.642.650	(41.642.650)
Totale D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE	0	(41.642.650)	41.642.650
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI			
20) Proventi straordinari			
- altri proventi	67.540.452	8.592.790	58.947.662
Totale 20)	67.540.452	8.592.790	58.947.662
21) Oneri straordinari			
- imposte relative a esercizi precedenti	227.567	1.296.832	(1.069.265)
- altri oneri	11.054.254	1.769.976	9.284.278
Totale 21)	11.281.821	3.066.808	8.215.013
Totale E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	56.258.631	5.525.982	50.732.649
Risultato prima delle imposte (A-B+/-C+/-D+/-E)	74.474.565	21.310.918	53.163.647
22) Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate			
a) imposte correnti	0	(1.705.090)	1.705.090
b) imposte differite e anticipate	(4.402.009)	(8.312.568)	3.910.559
Totale 22)	(4.402.009)	(10.017.658)	5.615.649
23) Utile (perdite) dell'esercizio	70.072.556	11.293.260	58.779.296

importi in euro



EUROSTA

FRECCIAROSSA

TRENTA

13 01 52 02 3

Nota integrativa al bilancio di esercizio al 31 dicembre 2009



Operazioni straordinarie avvenute nell'anno 2009

Sottoscrizione di capitale e conferimento in favore di FS Sistemi Urbani Srl

In data 26 ottobre 2009 è stato stipulato l'atto di sottoscrizione di capitale e relativo conferimento immobiliare tra Ferrovie dello Stato SpA e la controllata FS Sistemi Urbani Srl. Con tale atto Ferrovie dello Stato ha sottoscritto interamente l'aumento di capitale per l'ammontare complessivo di 148.673.659,00 euro conferendo nella FS Sistemi Urbani Srl beni immobili per un valore netto di pari importo. La liberazione dell'aumento di capitale è stata di 143.117.733,00 euro in quanto alla data di sottoscrizione dell'atto il residuo aumento di 5.555.926,00 euro, riferito all'ex stazione Leopolda di Firenze, risultava sottoposto alla condizione sospensiva del mancato esercizio della prelazione da parte del Ministero dei Beni Culturali.

Gli effetti del suddetto conferimento hanno comportato:

- il decremento della voce Rimanenze immobili e terreni *trading* per 156.417.732,39 euro;
- il decremento dei Fondi per rischi e oneri - Altri di 13.300.000,00 euro;
- l'iscrizione tra i Crediti delle Immobilizzazioni finanziarie degli importi suddetti (143.117.733,00 euro) cui sono stati aggiunti gli oneri sostenuti per l'operazione (1.302.782,51 euro), per un ammontare complessivo di 144.420.515,51 euro.



Sezione 1

Contenuto e forma del bilancio

Il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2009 è costituito da: Stato patrimoniale, Conto economico e Nota integrativa; in allegato a quest'ultima è riportato il Rendiconto finanziario.

Per quanto riguarda l'attività della Società e i fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio si rinvia alla Relazione sulla Gestione. A essa si rinvia anche per le informazioni di dettaglio sui rapporti con imprese controllate, collegate, collegate di controllate, con le società che condividono con Ferrovie dello Stato il medesimo soggetto controllante e con i fondi pensione integrativi del Gruppo Ferrovie dello Stato.

Si segnala che, in presenza di significative partecipazioni di controllo e in ottemperanza alla vigente normativa, la Società redige il bilancio consolidato che presenta un patrimonio netto consolidato di Gruppo di 36.118.045.350,00 euro e un utile d'esercizio di pertinenza del Gruppo di 26.912.469,00 euro.

I prospetti contabili sono espressi in unità di euro, mentre gli importi inclusi nella nota integrativa sono espressi in migliaia di euro, ove non altrimenti indicato.

Si informa che la società PricewaterhouseCoopers SpA esercita le attività una volta definite di controllo contabile ex art. 2409 bis del Codice civile e ora, a seguito dell'entrata in vigore del D.Lgs. n. 39/2010, definite di revisione legale del bilancio.



Sezione 2

Criteri di redazione del bilancio e criteri di valutazione

Il bilancio di esercizio è stato redatto in ottemperanza alle disposizioni di legge, integrate dai principi contabili nazionali e, in mancanza, dai principi contabili internazionali (IAS//IFRS), senza adottare alcuna deroga.

Le diverse classificazioni operate al 31 dicembre 2009 in alcune voci, volte a meglio rappresentare la situazione patrimoniale, finanziaria ed economica della Società, sono state effettuate anche sui corrispondenti valori dei periodi di raffronto ai sensi dell'art. 2423 ter, comma 5, Codice civile. Nei commenti alle singole voci di bilancio è puntualmente indicato il valore delle singole riclassifiche effettuate sui saldi dei periodi di confronto.

Nel corso del 2009 non si sono verificati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso alle deroghe di cui all'art. 2423, comma 4, Codice civile.

I criteri di valutazione sono conformi a quelli applicati per la redazione del bilancio dell'esercizio precedente.

In ottemperanza a quanto richiesto dall'art. 2427, comma 1 punto 22-bis, la Nota Integrativa deve indicare, tra l'altro, le informazioni relative alle operazioni realizzate dalla Società con Parti a essa Correlate, qualora le stesse siano "rilevanti" e "concluse a condizioni non normali di mercato". Al fine di consentire una corretta e completa informativa su tale tema, è stata emanata una Procedura Amministrativo Contabile da parte del Dirigente Preposto con la quale sono state date delle Linee Guida in materia.

Con tale Procedura, da un lato, sono state fornite indicazioni sui criteri di rilevanza e su cosa si debba intendere per "normali condizioni di mercato", e dall'altro, in considerazione della numerosità dei soggetti coinvolti, sono stati disciplinati i flussi informativi verso la competente struttura delegata alla redazione dei documenti contabili, finalizzati al reperimento delle informazioni richieste per Legge.

In particolare, anche in applicazione per quanto possibile, dei criteri forniti dall'art. 2621 del Codice civile in materia di "false comunicazioni sociali", sono state considerate quantitativamente rilevanti le operazioni poste in essere con Parti Correlate che impegnano la Società per un importo di valore uguale o superiore a 500.000,00 euro e, in ogni caso, di importo non inferiore all'1% del patrimonio netto della Società tratto dal più recente stato patrimoniale pubblicato e qualitativamente rilevanti tutte le operazioni poste in essere con i cd. "Dirigenti Strategici", così come definiti dallo IAS 24. Per la definizione di "normali condizioni di mercato" si è fatto, invece, riferimento a quanto indicato nella Relazione Illustrativa al D. Lgs. 173/2008 che ha introdotto il citato punto 22-bis.

Dalle attestazioni ricevute da parte di tutti i "Dirigenti Strategici" non risultano poste in essere Operazioni con Parti Correlate "rilevanti" e "concluse a condizioni non normali di mercato".

Immobilizzazioni immateriali

Sono iscritte al costo di acquisto o produzione interna comprensivo degli oneri accessori imputabili e sono esposte al netto delle quote di ammortamento, calcolate in misura costante in funzione della residua possibilità di utilizzazione del bene.

Le immobilizzazioni immateriali che, alla data di chiusura dell'esercizio, risultino durevolmente di valore inferiore a quello di iscrizione in bilancio sono iscritte a tale minor valore.

Qualora vengano meno le cause che hanno generato le svalutazioni sono ripristinati i valori delle immobilizzazioni nei limiti delle svalutazioni effettuate e tenendo conto degli ammortamenti maturati. Il ripristino di valore non è effettuato per l'avviamento e i costi pluriennali.

Le rivalutazioni sono effettuate in ottemperanza alle leggi speciali, generali o di settore.

I costi di impianto e di ampliamento, di ricerca, sviluppo e pubblicità, se di accertata utilità pluriennale, sono capitalizzati, previo consenso del Collegio Sindacale.

L'avviamento, se acquisito a titolo oneroso, è iscritto, se si prevede la possibilità di recupero attraverso redditi futuri generati dalla stessa azienda (o ramo d'azienda), con il consenso del Collegio Sindacale e nei limiti del solo costo sostenuto.

I costi e le spese pluriennali vengono ammortizzate in cinque anni.

Immobilizzazioni materiali

Sono iscritte al costo di acquisto o di costruzione interna comprensivo degli oneri accessori imputabili, al netto degli ammortamenti.

Le immobilizzazioni materiali che, alla data di chiusura dell'esercizio, risultino durevolmente di valore inferiore a quello di iscrizione in bilancio sono iscritte a tale minor valore. Qualora vengano meno le cause che hanno generato le svalutazioni sono ripristinati i valori delle immobilizzazioni nei limiti delle svalutazioni effettuate e tenendo conto degli ammortamenti maturati.

Le rivalutazioni sono effettuate in ottemperanza alle leggi speciali, generali o di settore.

Le spese di manutenzione vengono imputate al conto economico quando sostenute, salvo quelle aventi natura incrementativa dei beni, che vengono capitalizzate.

Gli ammortamenti sono calcolati in modo sistematico e costante sulla base delle aliquote ritenute rappresentative della vita utile economico-tecnica stimata dei cespiti. Nell'anno di acquisizione o di costruzione è applicata un'aliquota ridotta rispetto all'aliquota ordinaria in funzione dell'effettivo utilizzo.

Le aliquote di ammortamento utilizzate sono le seguenti:

Classe cespiti	Aliquota
Terreni patrimoniali	0%
Terreni strumentali	0,50%
Fabbricati Industriali	2%
Fabbricati civili strumentali	2%
Fabbricati civili non strumentali	1,50%
Attrezzature industriali	
- Macchinari e attrezzature	10%
- Impianti interni di comunicazione	25%
Altri beni	
- Mobili e arredi	12%
- Macchine d'ufficio ordinarie	12%
- Macchine d'ufficio elettroniche	20%
- Telefoni cellulari	20%
- Attrezzature varie	12% e 25%

Le immobilizzazioni materiali non più utilizzate, destinate all'alienazione, cessione o distruzione sono riclassificate nell'attivo circolante alla voce rimanenze, e iscritte al minore tra il valore netto contabile e il presumibile valore netto di realizzo.

Immobilizzazioni finanziarie

Partecipazioni

Sono valutate al costo di acquisizione o sottoscrizione comprensivo degli oneri accessori imputabili e rettificato, ove necessario, per perdite durevoli di valore. Le perdite di valore eccedenti i corrispondenti valori di carico sono iscritte tra i fondi per rischi e oneri.

Qualora vengano meno i presupposti delle svalutazioni viene ripristinato il valore della partecipazione fino a concorrenza, al massimo, del costo originario.

Le partecipazioni per le quali siano in atto scelte strategiche di cessione, sono trasferite all'attivo circolante al minore tra il valore iscritto in bilancio e il presunto valore di realizzo.



Rimanenze

Sono costituite dagli immobili di *trading*, iscritte al valore di scissione che rappresentava già nelle società ex Ferrovie Real Estate SpA e Rete Ferroviaria Italiana SpA il minore fra il costo di acquisizione e il valore di mercato determinato con perizia di soggetto terzo. Esse sono iscritte al netto del fondo svalutazione e i costi incrementativi sono capitalizzati.

Crediti e debiti

I crediti di qualsiasi natura sono iscritti al valore nominale, ricondotto al presumibile valore di realizzo attraverso apposito fondo di svalutazione portato a diretta diminuzione degli stessi.

I debiti sono esposti al loro valore nominale. I debiti per ferie maturate e non godute dal personale alla chiusura dell'esercizio riflettono una stima di quanto da erogarsi a titolo di emolumenti e oneri riflessi nel periodo di godimento delle ferie.

Disponibilità liquide

Sono iscritte al valore nominale.

Ratei e risconti attivi e passivi

Sono iscritte in tali voci quote di costi e proventi, comuni a due o più esercizi, per realizzare il principio della competenza temporale.

Fondi per rischi e oneri

I fondi per rischi e oneri sono costituiti a fronte di oneri e perdite realisticamente prevedibili dei quali, alla fine dell'esercizio, sono indeterminati l'ammontare o la data di sopravvenienza.

Il fondo per imposte, anche differite, accoglie gli stanziamenti appostati a fronte di oneri fiscali di prevedibile sostenimento futuro, nonché i saldi delle imposte per Ires trasferite dalle società controllate che hanno aderito al consolidato fiscale; il fondo imposte differite accoglie le imposte che si sosterranno in esercizi futuri in base alle differenze temporanee tra i risultati imponibili civilistici e fiscali.

Trattamento di fine rapporto e Fondo indennità di buonuscita

Il fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato esprime il debito maturato, a tale titolo, nei confronti del personale, calcolato in conformità alle disposizioni di legge e ai vigenti contratti di lavoro.

Il fondo indennità di buonuscita, riflette il debito maturato nei confronti del personale per l'indennità di buonuscita dovuta per il periodo di servizio prestato a tutto il 31 dicembre 1995; è calcolato secondo le disposizioni all'epoca vigenti ed è rivalutato ogni anno conformemente all'art. 2120, commi 4 e 5, Codice civile.

Conti d'ordine

Le garanzie prestate sono iscritte per un importo corrispondente all'ammontare del debito garantito.

Gli impegni assunti sono iscritti in base ai contratti in essere alla fine dell'esercizio, non rientranti nel normale ciclo operativo e per la parte non ancora eseguita.



Partite in moneta estera

Immobilizzazioni immateriali e materiali, partecipazioni e titoli dell'attivo immobilizzato e del circolante

Sono iscritte al tasso di cambio al momento del loro acquisto, o a quello inferiore alla data di chiusura dell'esercizio se la riduzione è ritenuta durevole. Quando la riduzione conseguente alla svalutazione effettuata a seguito della diminuzione del tasso di cambio non è più ritenuta durevole, viene ripristinata l'iscrizione originaria nei limiti del costo storico (tenendo conto, per le immobilizzazioni materiali e immateriali, degli ammortamenti non calcolati a seguito della svalutazione).

L'eventuale perdita durevole di valore, non dipendente dal cambio, può essere incrementata o compensata dall'effetto del cambio.

Crediti e debiti

Sono iscritti al tasso di cambio a pronti alla data di chiusura dell'esercizio. Gli utili e le perdite realizzati in conseguenza di incassi o pagamenti avvenuti prima della data di chiusura dell'esercizio ovvero derivanti dalla valutazione di crediti e debiti che verranno incassati o pagati dopo la chiusura dello stesso, sono iscritti nel conto economico separatamente.

Disponibilità liquide

Sono convertite al cambio di chiusura.

Ricavi e costi

Sono esposti in bilancio secondo i principi della prudenza e della competenza. I ricavi sono iscritti al netto di resi, sconti, abbuoni e premi, nonché delle imposte connesse alla vendita di beni e prestazione di servizi. Anche i costi sono iscritti al netto di resi, sconti, abbuoni e premi.

Contributi

Contributi in conto esercizio

Sono rilevati per competenza nell'esercizio in cui è sorto con certezza il diritto a percepirli, indipendentemente dalla data di incasso.

Dividendi

Sono iscritti nell'esercizio in cui ne è stata deliberata la distribuzione.

Imposte sul reddito

Le imposte sul reddito sono contabilizzate per competenza sulla base di una realistica previsione degli oneri d'imposta da assolvere in applicazione della vigente normativa fiscale.

Sono rilevate le imposte differite dovute su differenze temporanee tassabili, nonché, ove esistano i necessari requisiti di certezza, i futuri benefici d'imposta derivanti da differenze temporanee deducibili.

Sezione 3

Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni

Stato patrimoniale: attivo

Immobilizzazioni

Immobilizzazioni immateriali

La posta ammonta a 26.261mila euro con una variazione in aumento di 2.026mila euro rispetto al 31 dicembre 2008. Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del "Costo originario" (Tabella 1), del "Fondo ammortamenti e svalutazioni" (Tabella 2) e dei "Valori netti" (Tabella 3).

Tabella 1

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	COSTO ORIGINARIO				Valori al 31.12.2009
	Valori al 31.12.2008	Incrementi	Trasferimenti da LIC	Riclassifiche	
Costi di impianto e di ampliamento					
- Spese di costituzione e aumento di capitale	303				303
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità					
- Spese di ricerca e di sviluppo	916				916
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	126.503	0	15.829	0	142.332
Immobilizzazioni in corso e acconti	1.672	14.182	(15.825)	0	29
TOTALE	129.394	14.182	4	0	143.580

valori in migliaia di euro

Tabella 2

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI				Valori al 31.12.2009
	Valori al 31.12.2008	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Riclassifiche	
Costi di impianto e di ampliamento					
- Spese di costituzione e aumento di capitale	303				303
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità					
- Spese di ricerca e di sviluppo	916				916
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	103.940	12.160	0	0	116.100
TOTALE	105.159	12.160	0	0	117.319

valori in migliaia di euro

Tabella 3

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	VALORI NETTI					
	31.12.2008			31.12.2009		
	Costo originario	Amm.nti e svalut.ni	Valori netti	Costo originario	Amm.nti e svalut.ni	Valori netti
Costi di impianto e di ampliamento						
- Spese di costituzione e aumento di capitale	303	(303)	0	303	(303)	0
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità						
- Spese di ricerca e di sviluppo	916	(916)	0	916	(916)	0
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	126.503	(103.940)	22.563	142.332	(116.100)	26.232
Immobilizzazioni in corso e acconti	1.672	0	1.672	29	0	29
TOTALE	129.394	(105.159)	24.235	143.580	(117.319)	26.261

valori in migliaia di euro

La posta è costituita quasi esclusivamente da costi sostenuti per la realizzazione e lo sviluppo del *software* relativo prevalentemente al sistema informativo di Gruppo. Gli incrementi rispetto all'esercizio 2008 ammontano a 14.182mila euro. Nel corso dell'esercizio sono stati completati lavori in corso e trasferiti a cespiti 15.825mila euro, sono stati, inoltre, trasferiti 4mila euro relativi a beni immateriali compresi nei lavori in corso beni materiali. Gli altri movimenti dell'esercizio hanno riguardato gli ammortamenti per 12.160mila euro. Tutti i costi sono ammortizzati in cinque anni.

Immobilizzazioni materiali

La posta ammonta a 671.071mila euro con una variazione in diminuzione di 126.597mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del "Costo originario" (Tabella 1), del "Fondo ammortamenti e svalutazioni" (Tabella 2) e dei "Valori netti" (Tabella 3).

Tabella 1

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	COSTO ORIGINARIO				
	Valori al 31.12.2008	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Trasferimenti da LIC e riclassifiche	Valori al 31.12.2009
Terreni e fabbricati	1.144.117	0	(304)	(196.604)	947.209
Attrezzature industriali e commerciali	360				360
Altri beni	34.000	0	(94)	425	34.331
Immobilizzazioni in corso e acconti	871	8.484	0	(587)	8.768
TOTALE	1.179.348	8.484	(398)	(196.766)	990.668

valori in migliaia di euro

Tabella 2

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	FONDO AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI				Valori al 31.12.2009
	Valori al 31.12.2008	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Riclassifiche	
Terreni e fabbricati	349.978	9.438	(144)	(72.412)	286.860
Attrezzature industriali e commerciali	357	1	0	0	358
Altri beni	31.344	1.129	(94)	0	32.379
TOTALE	381.679	10.568	(238)	(72.412)	319.597

valori in migliaia di euro

Tabella 3

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	VALORI NETTI					
	31.12.2008			31.12.2009		
	Costo originario	Fondo amm.ti e svalut.ni	Valori netti	Costo originario	Fondo amm.ti e svalut.ni	Valori netti
Terreni e fabbricati	1.144.117	(349.978)	794.139	947.209	(286.860)	660.349
Attrezzature industriali e commerciali	360	(357)	3	360	(358)	2
Altri beni	34.000	(31.344)	2.656	34.331	(32.379)	1.952
Immobilizzazioni in corso e acconti	871	0	871	8.768	0	8.768
TOTALE	1.179.348	(381.679)	797.669	990.668	(319.597)	671.071

valori in migliaia di euro

Nella voce Terreni e fabbricati, sono compresi le aree destinate alla valorizzazione, le linee dismesse, alcuni fabbricati e alcune officine, al momento non destinati alla vendita.

Gli incrementi sono relativi a lavori in corso, per 8.484mila euro.

La colonna "Trasferimenti da Lavori in corso e riclassifiche", pari a un valore netto negativo di 124.354mila euro si compone di riclassifiche negative effettuate dai beni immobilizzati alla voce Rimanenze immobili di *trading*, per i beni oggetto del conferimento a FS Sistemi Urbani Srl (134.040mila euro) trasferiti alla suddetta società con effetto dal 26 ottobre 2009 e la riclassifica da Lavori in corso materiali a quelli immateriali (4mila euro) di cui si è detto in precedenza. Le riclassifiche in incremento, pari a 9.690mila euro, sono composte dalla riclassifica dalla voce Rimanenze immobili di *trading* del fabbricato relativo alla mensa della sede societaria di Villa Patrizi per un valore netto di 753mila euro e dei fabbricati relativi al Museo di Pietrarsa, per 2.217mila euro, le altre riclassifiche sono attribuibili ad attività di frazionamento, scorpori, accorpamenti, etc. effettuati a seguito della individuazione dei beni da alienare.

Gli altri movimenti hanno riguardato gli ammortamenti dell'esercizio per 10.568mila euro e i decrementi per dismissioni per un valore netto di 160mila euro.



Immobilizzazioni finanziarie

La posta ammonta a 41.979.268mila euro con una variazione in aumento di 271.940mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni

Le partecipazioni ammontano complessivamente a 35.612.683mila euro con una variazione in aumento di 250.000mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.



Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in imprese controllate

La voce ammonta a 35.455.898mila euro e si è movimentata come segue:

	Valori al 31.12.2008	MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO				Valori al 31.12.2009
		Variazioni da scissione	Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	
Costo originario						
Centostazioni SpA	3.050					3.050
Fercredit SpA	31.413					31.413
Ferservizi SpA	43.250					43.250
FS Formazione SpA	258					258
FS Logistica SpA	447.165	(118.015)	0	0	0	329.150
FS Sistemi Urbani Srl (già FS Lab Srl)	373.505					373.505
Grandi Stazioni SpA	17.601					17.601
FS Telco Srl (già Immobiliare Ferrovie Srl)	20					20
Italcertifer ScpA	211					211
Italferr SpA	8.047					8.047
RFI SpA	33.230.363	(503.091)	250.000	0	0	32.977.272
SAP Srl in liquidazione	3.798					3.798
Self Srl	35					35
Sogin Srl	59.227					59.227
Trenitalia SpA	1.033.358	621.106	0	0	0	1.654.464
Totale a	35.251.301	0	250.000	0	0	35.501.301
Svalutazioni dirette	0		0	0	0	0
Totale b	0	0	0	0	0	0
Fondo svalutazione						
Immobiliare Ferrovie Srl	15					15
SAP Srl in liquidazione	3.798					3.798
Trenitalia SpA	41.590					41.590
Totale c	45.403	0	0	0	0	45.403
TOTALE a-b-c	35.205.898	0	250.000	0	0	35.455.898

valori in migliaia di euro

Le variazioni da scissioni riguardano:

- la scissione parziale, con effetto dal 10 dicembre 2009, di FS Logistica SpA a favore di Rete Ferroviaria Italiana SpA per complessivi 118.015mila euro. Tale scissione ha comportato la riduzione del capitale sociale nella società scissa e contestuale aumento del capitale sociale della beneficiaria RFI SpA;
- la scissione parziale, con effetto dal 31 dicembre 2009, di Rete Ferroviaria Italiana SpA, a favore di Trenitalia SpA per 621.106mila euro. Tale scissione ha comportato la riduzione del capitale sociale nella società scissa e il contestuale aumento del capitale sociale della beneficiaria Trenitalia SpA.

La variazione negativa per scissioni esposta in Rete Ferroviaria Italiana SpA (503.091mila euro) rappresenta il risultato delle scissioni su esposte.

Le altre variazioni riguardano:

- l'aumento del capitale sociale della controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA, per 250.000mila euro.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in imprese collegate

La voce ammonta a 23.061mila euro e non ha subito variazioni rispetto al 31 dicembre 2008.

	Valori al 31.12.2008	MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO			Valori al 31.12.2009
		Incrementi	Decrementi	Riclassifiche	
Costo originario					
Ferrovie Nord Milano SpA	23.061				23.061
TOTALE	23.061	0	0	0	23.061

valori in migliaia di euro

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in altre imprese

La voce ammonta a 133.724mila euro e non ha subito variazioni rispetto al 31 dicembre 2008.

	Valori al 31.12.2008	MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO			Valori al 31.12.2009
		Incrementi	Decrementi	Riclassifiche	
Costo originario					
BCC Bureau Central de Clearing	6				6
Consorzio E.T.L.	10				10
Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq	200				200
Eurofima	133.325				133.325
Fondazione Accademia S.Cecilia	5				5
Fondazione Memoria della Shoah	20				20
Hit Rail B.V.	97				97
Isfort	61				61
TOTALE	133.724	0	0	0	133.724

valori in migliaia di euro

Di seguito viene evidenziato il confronto tra i valori di carico delle partecipazioni e la corrispondente frazione di patrimonio netto di pertinenza.

Società partecipate	Capitale sociale	Utili (perdite) del periodo	Patrimonio netto al 31.12.2009	% di partecipazione FS	Patrimonio netto di pertinenza	Valore di bilancio al 31.12.2009	Differenza
					(a)	(b)	(b)-(a)
Controllate							
Centostazioni SpA	8.333	7.597	32.225	59,99%	19.332	3.050	(16.282)
Fercredit SpA	32.500	5.942	75.507	100%	75.507	31.413	(44.094)
Ferservizi SpA	43.043	441	44.901	100%	44.901	43.251	(1.650)
FS Logistica SpA	317.465	(5.999)	322.235	100%	322.235	329.150	6.915
FS Formazione SpA	637	1	850	31,40%	267	258	(9)
FS Sistemi Urbani Srl	373.498	35	516.683	100%	516.683	373.505	(143.178)
Grandi Stazioni SpA	4.304	37.451	122.276	59,99%	73.353	17.601	(55.752)
FS Telco Srl (già Immobiliare Ferrovie Srl)	20	(17)	123	100%	123	5	(118)
Italcertifer ScpA	480	309	1.286	33,33%	429	211	(218)
Italferr SpA	14.186	11.300	53.598	100%	53.598	8.047	(45.551)
RFI SpA	32.088.184	8.096	32.830.349	100%	32.830.349	32.977.273	146.924
SAP Srl in liquidazione	997	0	(6.413)	100%	(6.413)	0	6.413
Self Srl	35	0	35	100%	35	35	0
Sogin Srl	15.600	97	32.848	55%	18.066	59.225	41.159
Trenitalia SpA	1.654.464	19.641	1.809.600	100%	1.809.600	1.612.874	(196.726)
Totale					35.758.065	35.455.898	(302.167)
Collegate							
Ferrovie Nord Milano SpA*	5.250	3.468	51.285	14,74%	7.560	23.061	15.501
Totale					7.560	23.061	15.501
Totale controllate e collegate				35.765.626	35.478.959	(286.667)	

valori in migliaia di euro

*Il raffronto è stato effettuato con i dati del bilancio 2008

Per la differenza tra il valore di carico delle controllate FS Logistica SpA, Rete Ferroviaria Italiana SpA, Sogin Srl e della collegata Ferrovie Nord Milano SpA, e la corrispondente frazione di patrimonio netto non viene effettuata alcuna svalutazione in quanto non si ritiene vi sia una perdita durevole di valore.

Si precisa che per la controllata FS Telco Srl risultano versati 135 mila euro in conto futuri aumenti di capitale; tuttavia non si ritiene di svalutare la partecipazione che ha modificato, oltre alla denominazione, l'oggetto sociale. La differenza tra valore di carico di Sogin Srl e la corrispondente frazione di patrimonio netto della controllata è da ricondurre prevalentemente al maggior prezzo corrisposto per l'acquisto della partecipazione rispetto al patrimonio netto dell'epoca e ai successivi versamenti effettuati in riferimento all'atto di transazione dell'8 marzo 2002, definitivamente chiusosi in data 7 marzo 2007. La differenza di valore evidenziata trova tuttora giustificazione nelle potenzialità di reddito recuperabili dalla società controllata.

Il valore negativo del patrimonio netto della società SAP Srl in liquidazione, trova copertura nelle somme accantonate nel fondo rischi e oneri.

Si riporta di seguito l'elenco delle sedi legali delle società controllate e collegate.

Denominazione della società	Sede legale
Controllate	
Centostazioni SpA	Via Bartolomeo Eustachio, 8 - 00161 Roma
Fercredit Servizi Finanziari SpA	Via Sommacampagna,19 - 00185 Roma
Ferservizi SpA	Via Tripolitania, 30 - 00199 Roma
FS Formazione SpA	Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
FS Sistemi Urbani Srl	Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
FS Logistica SpA	Piazza della Croce Rossa,1 - 00161 Roma
Grandi Stazioni SpA	Via Giolitti, 34 - 00185 Roma
FS Telco Srl (già Immobiliare Ferrovie Srl)	Piazza della Croce Rossa, 1 00161 Roma
Italcertifer ScpA	V.le Spartaco Lavagnini, 58 - 50100 Firenze
Italferr SpA	Via Marsala, 53/67 - 00185 Roma
Rete Ferroviaria Italiana SpA	Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
SAP Srl in liquidazione	Viale dello Scalo San Lorenzo, 16 - 00185 Roma
Self Srl	Piazza della Croce Rossa,1 - 00161 Roma
Sogin Srl	Via Raffaele Costi, 16/20 - 00155 Roma
Trenitalia SpA	Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Collegate	
Ferrovie Nord Milano SpA	Piazzale Cadorna, 14 - 20123 Milano

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti

La voce ammonta a 6.366.585mila euro con una variazione in aumento di 21.940mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso imprese controllate

La voce ammonta a 6.286.710mila euro ed è così dettagliata:

Impresa	31.12.2008	Variazione per conferimento	Incrementi	Riclassifiche	Decrementi	31.12.2009
Rete Ferroviaria Italiana SpA	1.498.320	0	0	371.191	(85.178)	1.784.333
TAV SpA	1.450.450	0	0	(371.191)	(37.588)	1.041.671
Fercredit SpA	26.250	0	0	0	(2.500)	23.750
Trenitalia SpA	3.292.400	0	0	0	0	3.292.400
FS Telco Srl	0	0	135	0	0	135
FS Sistemi Urbani Srl	0	143.118	1.303	0	0	144.421
TOTALE	6.267.420	143.118	1.438	0	(125.266)	6.286.710

valori in migliaia di euro

Di seguito sono commentate le movimentazioni dell'esercizio:

- La variazione per conferimento riguarda il trasferimento a FS Sistemi Urbani Srl di quota parte del patrimonio immobiliare, con effetto dal 26 ottobre 2009, tale conferimento ha comportato un incremento dei crediti per versamenti in conto futuro aumento di capitale per 143.118mila euro;
- Gli incrementi riguardano i versamenti effettuati alla società FS Telco SpA (135mila euro) in conto futuro aumento di capitale e la capitalizzazione di costi sostenuti per l'operazione di conferimento di beni a FS Sistemi Urbani Srl (1.303mila euro);
- Le riclassifiche sono correlate alla scissione parziale di TAV SpA a favore di Rete Ferroviaria Italiana SpA, che ha riguardato anche i debiti verso la controllante Ferrovie dello Stato SpA, accesi per il finanziamento dell'infrastruttura trasferita; l'operazione ha comportato una riduzione dei crediti verso TAV SpA (371.191mila euro) e il corrispondente aumento di quelli verso Rete Ferroviaria Italiana SpA;
- I decrementi riguardano la riduzione dei crediti verso le controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA e TAV SpA rispettivamente per 85.178mila euro e 37.588mila euro, a seguito del rimborso delle rate di ammortamento dei prestiti concessi, in corrispondenza del rimborso del mutuo concesso a Ferrovie dello Stato SpA dalla Cassa Depositi e Prestiti (122.766mila euro) e il rimborso dei crediti dalla società Fercredit SpA per 2.500mila euro.

L'importo della voce esigibile oltre i 5 anni (4.476.193mila euro) riguarda per 2.692.400mila euro la società Trenitalia SpA, per 1.132.252mila euro la società Rete Ferroviaria Italiana SpA, per 649.541mila euro la società TAV SpA e per 2.000mila euro la società Fercredit SpA.

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso altri

La voce ammonta a 79.875mila euro ed è così dettagliata:

	31.12.2008	Incrementi	Decrementi	31.12.2009
Crediti verso la società Euterpe Finance	75.636	7.782	(5.136)	78.282
Crediti verso banche per somme pignorate	336			336
Depositi cauzionali	148	8	(3)	153
Mutui al personale	32	0	(1)	31
Altre società partecipate (Hit Rail BV)	1.073			1.073
TOTALE	77.225	7.790	(5.140)	79.875

valori in migliaia di euro

Il credito verso la società Euterpe Finance (78.282mila euro) è da porre in relazione all'operazione di cartolarizzazione dei crediti verso l'Erario, operazione perfezionatasi nel 2004.

Il credito rappresenta il "Deferred purchase price" (che verrà incassato alla scadenza dell'operazione) costituito dagli interessi maturati dal 1° gennaio 2003 al 27 maggio 2004 (data in cui Ferrovie ha incassato l'Initial purchase price) cui si sono aggiunti gli interessi maturati successivamente fino al 31 dicembre 2009 per l'operazione di "Interest rate swap" collegata alla operazione di cartolarizzazione.

In merito agli interessi sui crediti Iva occorre precisare che dai dispositivi di pagamento notificati dall'Agenzia delle Entrate alla Società, relativi alle annualità 1996, 1997, 1998 e 1999, erano emerse differenze in ordine al computo degli interessi, in quanto l'Ufficio ha ritenuto di non riconoscere gli interessi di legge nel periodo intercorrente tra la data di sospensione dei rimborsi per "carichi pendenti" e la data in cui la Società ha presentato idonea garanzia, finalizzata allo sblocco dei crediti stessi. La Società, ritenendo che tali interessi siano invece dovuti - in ciò supportata da apposito parere di primario studio fiscale e dalla giurisprudenza della Corte di Cassazione n. 20526 del 22 settembre 2006 - ha presentato all'Ufficio apposite istanze per il riconoscimento dei crediti; ulteriori istanze, alla predetta Agenzia, hanno riguardato il riconoscimento degli interessi sul ritardato pagamento dei crediti da parte del Concessionario della Riscossione di Roma.

Si precisa che nell'esercizio 2009, a seguito del rimborso degli ulteriori interessi maturati sui crediti Iva 1996 e 1997 da parte dell'Erario, la società Euterpe Finance ha rimborsato a Ferrovie dello Stato SpA la somma di 5.073mila euro pari all'importo riscosso dall'Erario, mentre per la restante somma, pari a 63mila euro, si è provveduto a cancellare il credito, utilizzando il fondo rischi già in precedenza costituito.

Il credito nei confronti della partecipata Hit Rail B.V. concerne una ricapitalizzazione della stessa che, al 31 dicembre 2009, non è stata ancora formalizzata.

I crediti per depositi cauzionali si sono incrementati per i nuovi depositi versati (8mila euro) e decrementati a seguito di quelli recuperati (3mila euro) nell'esercizio.

L'importo della voce (79.875mila euro) è esigibile entro i cinque anni.

Attivo circolante

Rimanenze

La rimanenze ammontano a 475.513mila euro; esse sono costituite dai beni immobili destinati alla vendita. Nella tabella seguente sono riportate la composizione e le movimentazioni avvenute nell'esercizio.

	31.12.2008	Variazioni per conferimento	Incrementi	Riclassifiche	Decrementi	31.12.2009
Immobili di <i>trading</i>	546.685	(156.418)	0	125.270	(40.871)	474.666
Lavori in corso su immobili in ristrutturazione	805	0	962	(920)	0	847
TOTALE	547.490	(156.418)	962	124.350	(40.871)	475.513

valori in migliaia di euro

Le movimentazioni dell'esercizio hanno riguardato:

- la variazione per conferimento di 156.418mila euro, attribuibile al valore dei cespiti conferiti a FS Sistemi Urbani Srl;
- gli incrementi di 962mila euro, per lavori su beni in ristrutturazione;
- le riclassifiche di 124.350mila euro; esse sono costituite da variazioni positive di 134.040mila euro, e da variazioni negative di 9.690mila euro, di cui si è già detto nella movimentazione dei beni materiali;
- i decrementi sono attribuibili essenzialmente alle vendite effettuate nell'esercizio.



Crediti

La posta ammonta a 3.818.851mila euro con una variazione in diminuzione di 476.480mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Crediti: verso clienti

I crediti verso clienti, al netto del fondo svalutazione, ammontano a 25.167mila euro. Nella tabella è riportato il valore nominale dei crediti e del relativo fondo svalutazione.

	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Clienti ordinari	35.230	42.106	(6.876)
Fondo svalutazione	(10.239)	(9.524)	(715)
Valore netto	24.991	32.582	(7.591)
Amministrazioni dello Stato	280	4.919	(4.639)
Fondo svalutazione	(104)	(15)	(89)
Valore netto	176	4.904	(4.728)
TOTALE VALORE NETTO	25.167	37.486	(12.319)

valori in migliaia di euro

Le principali partite creditorie sono collegabili alle vendite di immobili di *trading*; per tali vendite sono state anche concesse rateizzazioni o dilazioni di pagamento, a fronte di garanzie bancarie ricevute.

Il fondo svalutazione crediti ha subito un incremento di 830mila euro per adeguarlo alle stime dei rischi di insolvenza, effettuate al 31 dicembre 2009.

L'importo della voce esigibile oltre l'esercizio successivo ammonta a 9.325mila euro, di cui esigibili oltre i 5 anni 4.621mila euro.

Crediti: verso imprese controllate

La voce ammonta a 1.225.432mila euro ed è così dettagliata per natura:

	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Commerciali	96.860	46.948	49.912
Finanziari			
- conto corrente intersocietario	722.992	259.946	463.046
- finanziamenti	351.620	763.020	(411.400)
- altre tipologie	0	18	(18)
Altri			
- Iva	17.665	75.909	(58.244)
- cessione crediti d'imposta	4.147	3.354	793
- crediti per consolidato fiscale	19.021	219	18.802
- diversi	13.127	21.607	(8.480)
TOTALE	1.225.432	1.171.021	54.411

valori in migliaia di euro

Le variazioni più significative sono relative:

- all'incremento del conto corrente intersocietario intrattenuto con la controllata Trenitalia SpA (463.046mila euro);
- al decremento dei finanziamenti a breve concessi alle società controllate (411.400mila euro); tale decremento è dovuto all'effetto differenziale tra la riduzione dei finanziamenti concessi alle società Rete Ferroviaria Italiana SpA (134.500mila euro), TAV SpA (215.500mila euro), Fercredit SpA (100.000mila euro), FS Sistemi Urbani Srl (500mila euro) e l'incremento per finanziamenti concessi alle società FS Logistica SpA (37.600mila euro) e Terminali Italia Srl (1.500mila euro);

Nella voce "Altri" sono compresi i crediti verso controllate per Iva di Gruppo (17.665mila euro), per cessione crediti d'imposta Ires (4.147mila euro), per consolidato fiscale Ires per i trasferimenti dell'imposta non compensata da corrispondenti crediti erariali trasferiti (19.021mila euro), i crediti diversi (13.127mila euro) che riguardano principalmente le società Rete Ferroviaria Italiana SpA (4.551mila euro) e Trenitalia SpA (8.349mila euro). Quest'ultimo credito è comprensivo di 5.482mila euro accertati verso la controllata a seguito dell'accoglimento parziale della sentenza di primo grado emessa dal Tribunale di Potenza riguardo ai crediti vantati verso la Regione Basilicata per la copertura dei disavanzi di esercizio del periodo 1987/93, per la quota parte spettante a Ferrovie dello Stato SpA e di 2.814mila euro attribuibili al trasferimento del credito Irap, acquisito in sede di scissione dall'ex Ferrovie Real Estate SpA.

Crediti: verso imprese collegate

La voce ammonta a 128mila euro (181mila euro al 31 dicembre 2008) ed è costituita da soli crediti commerciali. La variazione negativa di 53mila euro è dovuta ai minori crediti verso la collegata TSF SpA.

Crediti tributari

I crediti tributari ammontano a 2.433.346mila euro e sono così dettagliati:

	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Iva	2.352.422	2.851.654	(499.232)
Ires	80.880	82.871	(1.991)
Irap	0	479	(479)
Altri	44	68	(24)
TOTALE	2.433.346	2.935.072	(501.726)

valori in migliaia di euro

I crediti Iva riguardano per 630.086mila la quota scadente entro l'esercizio successivo. Essa è composta dalle risultanze dell'Iva di Gruppo al 31 dicembre 2009 (630.047mila euro) e dagli interessi residui da riscuotere dall'Erario (39mila euro) per l'anno 2006. La quota parte scadente oltre l'esercizio successivo (1.722.336mila euro) è relativa principalmente all'Iva chiesta a rimborso per gli anni 2007 e 2008, comprensiva dei relativi interessi. Tali crediti si ritiene verranno incassati entro i prossimi cinque anni.

La variazione negativa dei crediti Iva (499.232mila euro) è attribuibile essenzialmente all'effetto differenziale degli incrementi per Iva di Gruppo 2009 (500.261mila euro) e per interessi maturati sui crediti Iva chiesti a rimborso (36.621mila euro) e dei decrementi per i rimborsi ricevuti per quota capitale e quota interessi per gli anni 2005 e 2006, nonché per interessi maturati su crediti di esercizi precedenti per un importo complessivo di 1.036.711mila euro. La variazione negativa del credito Ires (1.991mila euro) è dovuta all'effetto differenziale tra l'incremento dei crediti Ires per le ritenute d'acconto subite dalle società che partecipano al consolidato fiscale (1.206mila euro) e la riduzione dei crediti Ires utilizzati direttamente dalla Società o ceduti alle società del Gruppo (3.197mila euro). Si rammenta che dal 2004 la Società ha adottato il consolidato fiscale (quale consolidante) in opzione con le società controllate,

le quali hanno provveduto a trasferire a Ferrovie dello Stato SpA i loro crediti e debiti Ires, di competenza degli esercizi dal 2004 al 2009.

I crediti per Irap risultano azzerati in quanto compensati con le imposte Irap dovute.

Gli altri crediti verso l'Erario sono relativi al bollo virtuale, per 24mila euro, alle anticipazioni di imposte su rivalutazione Tfr, per 15mila euro e all'Irpef da recuperare, per 5mila euro e rappresentano i maggiori versamenti effettuati all'Erario per le suddette imposte.

Crediti: Imposte anticipate

I crediti per imposte anticipate ammontano a 132.090mila euro; nella tabella sono riportate le movimentazioni dell'esercizio.

Descrizione	31.12.2008	Incrementi	Decrementi	31.12.2009
Ires	129.097	6.149	(21.833)	113.413
Irap	21.878	601	(3.802)	18.677
TOTALE	150.975	6.750	(25.635)	132.090

valori in migliaia di euro

I crediti per imposte anticipate Ires sono stati rilevati per la prima volta al 31 dicembre 2007, in base alla stima dei futuri benefici d'imposta derivanti dalle differenze temporanee deducibili (129.097mila euro a fine 2008). Nell'esercizio 2009 sono stati incrementati di 6.149mila euro e decrementati di 21.833mila euro. Le variazioni hanno avuto contropartita nella voce di conto economico 22) "Imposte sul reddito del periodo correnti, differite e anticipate".

I crediti per imposte anticipate Irap sono stati in parte acquisiti a seguito della scissione dell'ex Ferrovie Real Estate SpA e rideterminati, al 31 dicembre 2007, in base alla stima dei futuri benefici d'imposta derivanti dalle differenze temporanee deducibili (21.878mila euro a fine 2008). Nell'esercizio 2009 sono stati incrementati di 601mila euro e decrementati di 3.802mila euro. Anche in questo caso le variazioni hanno avuto contropartita nella voce di conto economico 22) "Imposte sul reddito del periodo correnti, differite e anticipate".

Crediti: verso altri

I crediti verso altri ammontano a 2.688mila euro e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Personale	88	27	61
Crediti verso istituti previdenziali	29	42	(13)
Acconti a fornitori	280	230	50
Altri crediti	2.291	298	1.993
TOTALE	2.688	597	2.091

valori in migliaia di euro

I crediti verso il personale (88mila euro) riguardano le anticipazioni concesse ai dipendenti a vario titolo, da recuperare con trattenute sui ruoli paga.

I crediti verso istituti previdenziali sono relativi alle anticipazioni del Tfr per conto dell'INPS (19mila euro) e ai rimborsi da ricevere dall'INAIL per i maggiori contributi versati al medesimo istituto (10mila euro).

L'importo più rilevante degli Altri crediti è correlato ai contributi da ricevere (1.725mila euro) a seguito dell'accordo tra lo Stato Italiano, Ferrovie dello Stato SpA e il Ministero dei Trasporti egiziano, per il supporto tecnico fornito per il piano di ristrutturazione delle ferrovie egiziane.

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

L'importo della voce pari a 30.031mila euro, invariati rispetto all'esercizio precedente, è relativo alla partecipazione nella collegata TSF SpA. In data 10 dicembre 2009 è stato sottoscritto un accordo tra Ferrovie dello Stato SpA e l'azionista di maggioranza della collegata Almviva Italia SpA, per il recesso dalla partecipazione da parte della Società.

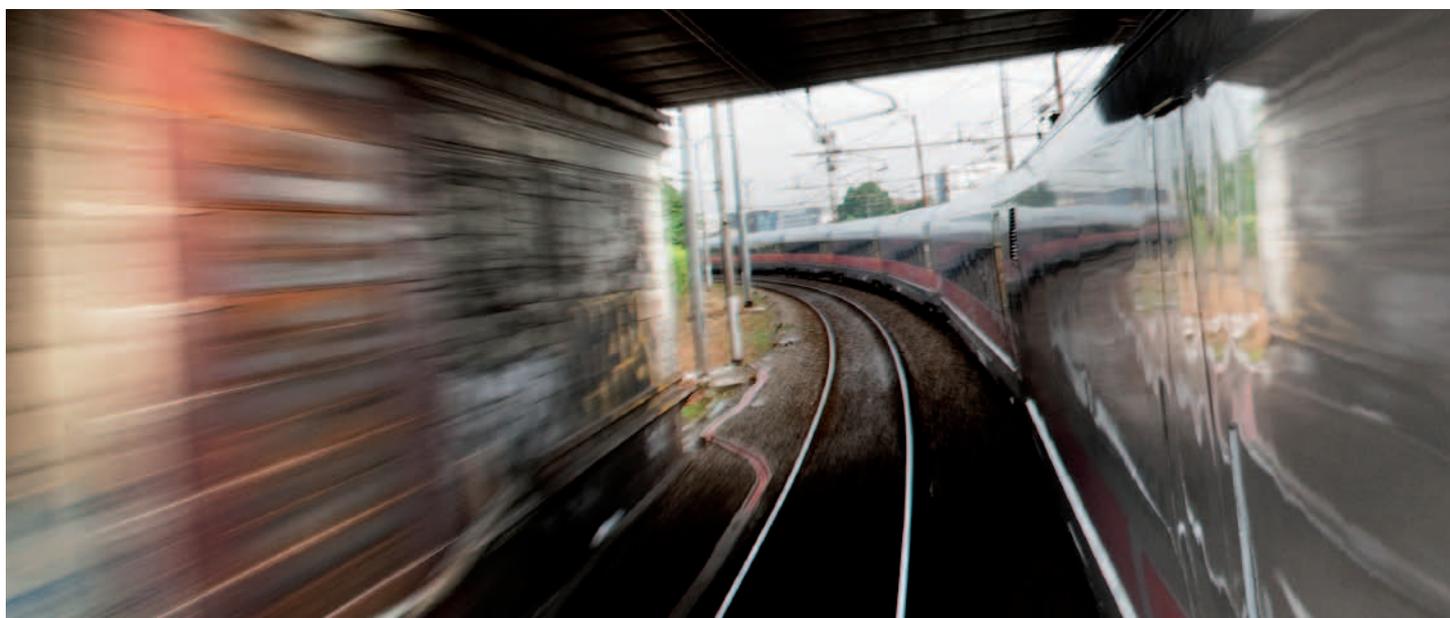
Disponibilità liquide

La voce ammonta a 282.909mila euro con una variazione in diminuzione 332.678mila euro rispetto al 31 dicembre 2008. Essa è così dettagliata:

	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Depositi bancari e postali	222.420	562.278	(339.858)
Assegni	322	224	98
Denaro e valori in cassa	21	30	(9)
Conti correnti di Tesoreria	60.146	53.055	7.091
TOTALE	282.909	615.587	(332.678)

valori in migliaia di euro

La giacenza presso istituti bancari e postali (222.420mila euro) comprende depositi a scadenza per 186.000mila euro. Il decremento della voce è attribuibile principalmente alla riduzione degli impieghi a breve per 25.000mila euro e alla riduzione dei depositi a scadenza per 294.000mila euro rispetto all'esercizio 2008.



Ratei e risconti

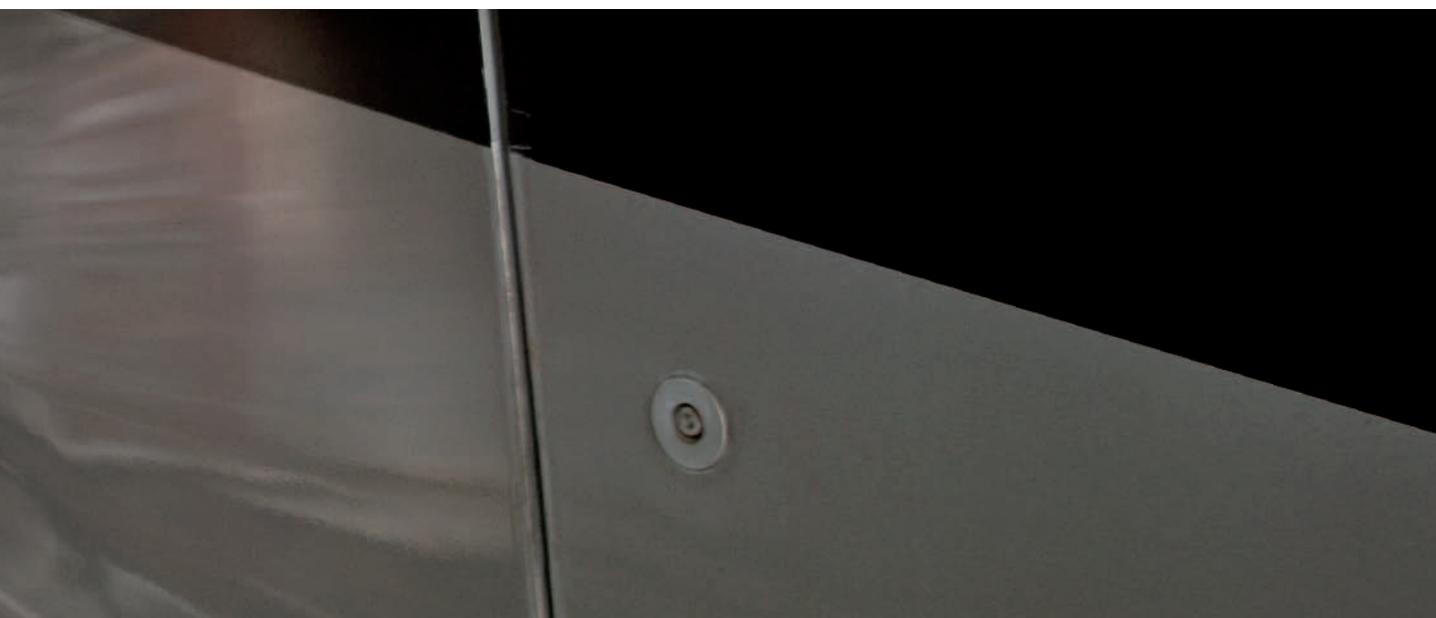
La voce ammonta a 11.186mila euro con una variazione negativa di 27.616mila euro rispetto al 31 dicembre 2008. Essa è così dettagliata:

	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
RATEI ATTIVI			
Interessi attivi	7.388	37.461	(30.073)
RISCONTI ATTIVI			
Fitti passivi	1.097	1.162	(65)
Premi di assicurazione	2.661	171	2.490
Altri canoni	40	8	32
	3.798	1.341	2.457
TOTALE	11.186	38.802	(27.616)

valori in migliaia di euro

I ratei di interessi attivi sono relativi agli interessi maturati sui prestiti a medio e lungo termine concessi alle controllate Trenitalia SpA (5.083mila euro), TAV SpA (1.067mila euro), Rete Ferroviaria Italiana SpA (1.016mila euro) e Fercredit SpA (15mila euro) e su quelli a breve termine concessi alle controllate FS Logistica SpA (1mila euro), TAV SpA (197mila euro) e Terminali Italia Srl (4mila euro), nonché sugli investimenti finanziari (5mila euro). La riduzione di 30.073mila euro è da porre in relazione sia alla notevole riduzione dei tassi di sconto, che hanno fatto registrare una riduzione degli interessi, sia al rimborso dei prestiti, a breve termine, concessi alle società controllate.

I risconti attivi relativi ai fitti passivi sono da porre in relazione ai contratti di locazione, a suo tempo trasferiti con la scissione dell'ex Ferrovie Real Estate SpA, mentre i risconti per premi di assicurazione riguardano premi pagati anticipatamente rispetto al periodo di copertura del rischio.



Stato patrimoniale: passivo

Patrimonio netto

La posta ammonta a 36.050.362mila euro, con una variazione in aumento di 70.072mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Nella tabella seguente è riportata la movimentazione del patrimonio netto nel 2009.

Composizione Patrimonio netto	Saldo al 31.12.2008	Risultato d'esercizio precedente		Risultato di esercizio	Saldo al 31.12.2009
		Distribuzione dividendi	Altre destinazioni		
Capitale	38.790.426				38.790.426
Riserva legale	10.424	0	564	0	10.988
Altre riserve:					
- Riserva Straordinaria	27.897				27.897
- Riserva da scissione	254.599				254.599
Utili (perdite) portati a nuovo	(3.114.349)	0	10.729	0	(3.103.620)
Utile (perdita) dell'esercizio	11.293	0	(11.293)	70.072	70.072
TOTALE	35.980.290	0	0	70.072	36.050.362

valori in migliaia di euro

Le variazioni intervenute nel periodo riguardano:

- la destinazione dell'utile registrato nel 2008, a seguito di delibera Assembleare del 24 giugno 2009, che ha comportato l'incremento della Riserva legale (564mila euro), pari al 5% dell'utile prodotto, e il riporto a nuovo del restante utile (10.729mila euro);
- l'incremento per l'utile di esercizio di 70.072mila euro.

Il capitale sociale al 31 dicembre 2009, interamente sottoscritto e versato dal socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze, ammonta a 38.790.425.485,00 euro ed è composto da 38.790.425.485 azioni del valore nominale di 1 euro ciascuna.

Nel prospetto che segue sono indicate l'origine, la disponibilità e la distribuibilità delle voci di patrimonio netto.

Origine	Importi al 31.12.2009 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Quota disponibile (b)	Quota distribuibile di b
Capitale	38.790.426	38.790.426	0	0
Riserve di capitale				
- Riserva da scissione	254.599	0	254.599	0
Riserve di utili				
- Riserva legale	10.988	10.988	0	0
- Riserva Straordinaria	27.897	0	27.897	27.897
TOTALE	39.083.910	38.801.414	282.496	27.897

valori in migliaia di euro



Si precisa che la Riserva legale è indisponibile fino a quando non ha raggiunto il quinto del capitale sociale, può essere utilizzata, indipendentemente dall'entità raggiunta per la copertura delle perdite, in via subordinata rispetto alle altre riserve disponibili; la Riserva straordinaria non è soggetta a particolari vincoli e pertanto può essere destinata alla copertura di perdite, ad aumenti gratuiti di capitale o può essere distribuita ai soci. Non si sono registrate utilizzazioni nei tre precedenti esercizi.



Fondi per rischi e oneri

La posta ammonta a 814.487mila euro con una variazione in diminuzione di 42.381mila euro rispetto al 31 dicembre 2008. Si riporta di seguito la composizione e movimentazione avvenuta nel periodo.

Descrizione	Saldo al 31.12.2008	Variazioni da conferimento	Incrementi	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Rettifiche	Saldo al 31.12.2009
Fondo per imposte, anche differite	473.793	0	106.231	(82.178)	(65.029)	(1.169)	431.648
Altri	383.074	(13.300)	22.415	(4.720)	(5.073)	443	382.839
TOTALE	856.867	(13.300)	128.646	(86.898)	(70.102)	(726)	814.487

valori in migliaia di euro

Si evidenzia il dettaglio del fondo imposte, anche differite.

Descrizione	Saldo al 31.12.2008	Incrementi	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Rettifiche	Saldo al 31.12.2009
Fondo imposte	15					15
Fondo imposte differite	184.732	56	(25.539)	0	0	159.249
Fondo imposte da consolidato fiscale	289.046	106.175	(56.639)	(65.029)	(1.169)	272.384
TOTALE	473.793	106.231	(82.178)	(65.029)	(1.169)	431.648

valori in migliaia di euro

Il Fondo imposte differite è relativo alle imposte Ires, per 135.542mila euro e Irap, per 23.707mila euro; esso è da porre in relazione essenzialmente agli oneri fiscali connessi al minor costo fiscalmente riconosciuto rispetto al valore degli immobili di *trading* e delle immobilizzazioni materiali trasferite con la scissione dell'ex Ferrovie Real Estate SpA. Gli utilizzi sono attribuibili al fondo imposte Ires, per 21.737mila euro e a quello Irap, per 3.802mila euro.

Il Fondo imposte da consolidato fiscale è stato incrementato in relazione alle imposte per Ires trasferite dalle società che hanno aderito al consolidato fiscale (98.675mila euro) e quelle stimate dalla Società per il 2009, con riclassifica dal Fondo imposte differite (7.500mila euro), gli utilizzi sono relativi alle compensazioni accordate alle società controllate per gli svantaggi derivanti dalla loro partecipazione al consolidato fiscale o per l'utilizzo perdite pregresse (56.639mila euro), le rettifiche (1.169mila euro) sono relative essenzialmente alla definizione delle imposte per Ires del 2008. Il rilascio di fondi eccedenti (65.029mila euro) si riferisce al fondo non più utilizzabile, costituito dalle imposte Ires del 2004; il rilascio ha interessato la voce di conto economico E.20 Proventi straordinari.

Il restante Fondo imposte è a presidio delle passività potenziali di natura fiscale.

Con riferimento al Fondo imposte da consolidato fiscale, si osserva quanto segue. In chiusura di esercizio, in presenza di società che conferiscono redditi imponibili e società che conferiscono perdite fiscali, la consolidante compensa le rispettive partite e potrà essere chiamata a remunerare le perdite fiscali in caso di futuro utilizzo delle stesse da parte della società che le ha prodotte, entro il quinquennio. Tale successivo utilizzo potrebbe scaturire o dalla realizzazione di un reddito imponibile da parte della società o dalla esclusione dal consolidato della società stessa, per interruzione dell'opzione o per mancato rinnovo della stessa. In tal caso, la consolidante attingerà le risorse finanziarie per remunerare le perdite fiscali a suo tempo conferite al fondo che, per tale motivo, viene mantenuto e alimentato annualmente.

Si evidenzia il dettaglio degli altri fondi.

Descrizione	Saldo al 31.12.2008	Variazioni da conferimento	Incrementi	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Riclassifiche	Saldo al 31.12.2009
Fondo oneri officine, bonifiche e perdite di valore su immobilizzazioni	244.957	(3.500)	0	(1.554)	0	0	239.903
Fondo oneri immobili di <i>trading</i>	24.644	(1.670)	0	(961)	0	0	22.013
Decrementi e perdite relative alle partecipazioni	6.413						6.413
Contenzioso nei confronti del personale e di terzi	17.375	0	7.000	(790)	0	0	23.585
Altri rischi minori	89.685	(8.130)	15.415	(1.415)	(5.073)	443	90.925
TOTALE	383.074	(13.300)	22.415	(4.720)	(5.073)	443	382.839

valori in migliaia di euro

Fondo oneri officine, bonifiche e perdite di valori su immobilizzazioni

Il fondo, acquisito a seguito della scissione totale dell'ex Ferrovie Real Estate SpA, è da porre in relazione alla presunta ridotta redditività delle officine trasferite, a fronte degli oneri da sostenere per la bonifica di taluni siti e al presunto minor valore dei cespiti a suo tempo trasferiti dalla società Rete Ferroviaria Italiana SpA, con atto di scissione parziale del 4 agosto 2006. Il fondo è stato oggetto di conferimento alla società FS Sistemi Urbani Srl per 3.500mila euro. Gli utilizzi (1.554mila euro), iscritti nella voce di conto economico A.5. b) Altri ricavi e proventi, sono da porre in relazione alla parziale copertura degli ammortamenti dei cespiti, effettuati nell'anno.

Fondo oneri e immobili di *trading*

Il fondo, acquisito anch'esso con la suddetta scissione, è stato rideterminato in sede di chiusura dell'esercizio 2007; esso è da porre in relazione agli oneri da sostenere per la vendita dei beni, per le bonifiche da effettuare e per le probabili minusvalenze collegate al patrimonio alloggiativo in portafoglio. Il fondo è stato oggetto di conferimento alla società FS Sistemi Urbani Srl per 1.670mila euro. Gli utilizzi (961mila euro) sono iscritti nella voce di conto economico A.5. b) Altri ricavi e proventi; essi sono da collegare alla copertura delle spese di manutenzione e bonifica sostenute nell'anno (90mila euro) e delle minusvalenze registrate sulle vendite effettuate (871mila euro) nel medesimo periodo.

Decrementi e perdite relative alle partecipazioni

Il fondo, che non ha subito variazione nell'esercizio, è a copertura del patrimonio netto negativo della società SAP Srl in liquidazione (6.413mila euro).

Contenzioso nei confronti del personale e di terzi

Il fondo è stato per la maggior parte acquisito con la scissione dell'ex Ferrovie Real Estate SpA ed è posto a presidio dei probabili oneri relativi al contenzioso nei confronti di terzi per controversie collegate ai contratti di vendita (riduzioni prezzo, risarcimento danni subiti durante le trattative di vendita), mancato rispetto di convenzioni o controversie su contratti di locazione, rivendicazioni su accertamenti di diritti di proprietà, prelazioni etc., nonché al contenzioso con il personale. Il fondo in questione è stato utilizzato per 790mila euro ed è stato incrementato di 7.000mila euro a seguito del puntuale aggiornamento della valutazione dei rischi.

Altri rischi minori

I fondi acquisiti con la scissione dell'ex Ferrovie Real Estate SpA (29.027mila euro a fine esercizio 2008), sono da porre in relazione essenzialmente ai rischi connessi al recupero di oneri condominiali e agli oneri contrattualmente previsti connessi a particolari vendite, così detti "pacchetto a reddito e palazzi alti"; gli utilizzi di 1.352mila euro, effettuati nel 2009, si riferiscono a quest'ultimo fondo.

I fondi costituiti nell'esercizio 2007 (30.800mila euro a fine esercizio 2008), sono da porre in relazione alla migliore stima degli oneri da sostenere per bonificare i beni trasferiti all'ex Ferrovie Real Estate SpA da Rete Ferroviaria Italiana SpA, con atto di scissione parziale del 4 agosto 2006, e a fronte di oneri capitalizzati nelle immobilizzazioni immateriali, oggetto di approfondimenti riguardo alla loro utilità futura. Il fondo è stato oggetto di conferimento alla società FS Sistemi Urbani Srl per 8.130mila euro.

I fondi costituiti nei precedenti esercizi da Ferrovie dello Stato SpA sono posti a presidio dei rischi collegati a partite di natura fiscale (22.894mila euro a fine esercizio 2008) e degli oneri per la realizzazione di partite creditorie (6.964mila euro a fine esercizio 2008). Relativamente al primo fondo si segnalano utilizzi per 63mila euro e rilascio di fondi eccedenti di 5.073mila euro a seguito dell'incasso da parte della società Euterpe Finance di interessi in precedenza non riconosciuti al momento del rimborso; il rilascio ha interessato la voce di conto economico A.5. b) Altri ricavi e proventi.

Nel 2009 è stato costituito un fondo di 5.500mila euro a fronte degli oneri da sostenere per i lavori di consolidamento dell'ex palazzo compartimentale di Trieste, per cedimenti strutturali provocati da terzi, a seguito della realizzazione di un parcheggio interrato nel piazzale prospiciente e un fondo di 9.656mila euro per le prestazioni straordinarie del "Fondo bilaterale per il sostegno al reddito", di cui si è già detto nella Relazione sulla Gestione, a fronte del programma di *turn over* che interesserà la Società.

È stata, inoltre, effettuata una riclassifica nei fondi rischi dalla voce D.13 Debiti verso Istituti Previdenziali e di Sicurezza sociale (85mila euro) e dalla voce D.14 Altri debiti (358mila euro) per alcune competenze relative al personale maturate nel corso degli esercizi precedenti, la cui quantificazione non risulta compiutamente definita. L'incremento (227mila euro) si riferisce agli oneri stimati maturati nell'anno 2009.

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

La posta ammonta a 21.616mila euro con una variazione in diminuzione di 1.177mila euro rispetto al 31 dicembre 2008 e si compone di due fondi distinti: il "Fondo Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato" e il "Fondo Indennità di buonuscita".

Fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

Si riporta di seguito la movimentazione della voce avvenuta nell'esercizio.

Consistenza del fondo al 31.12.2008	14.929
Incrementi	
Rivalutazioni	338
Trasferimenti da altre società del Gruppo	508
Altre variazioni	4
	<hr/>
	850
Decrementi	
Cessazioni del rapporto	(904)
Anticipazioni corrisposte/recuperate	(270)
Anticipazioni all'Erario dell'imposta sulla rivalutazione	(36)
Trasferimenti ad altre società del Gruppo	(250)
	<hr/>
	(1.460)
Consistenza del fondo al 31.12.2009	14.319

valori in migliaia di euro

Occorre precisare che l'istituto del Tfr è stato oggetto di rilevanti riforme, sia con riferimento alla sua destinazione a forme pensionistiche complementari sia all'istituzione di apposito Fondo Tesoreria presso l'INPS effettuata con la Legge n. 296/2006 (finanziaria 2007).

Il Decreto del Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze del 30 gennaio 2007 ha dato attuazione alle norme fissando la scadenza del termine previsto dall'art. 8 del D.Lgs. n. 252 del 5 dicembre 2005 per la scelta da parte del personale dipendente della destinazione del Tfr maturando a favore di fondi pensioni integrativi al 30 giugno 2007 e stabilendo le regole per il versamento sia ai fondi pensioni integrativi sia al Fondo Tesoreria INPS, nel caso di mantenimento del fondo in azienda, qualora il numero dei dipendenti non sia inferiore alle cinquanta unità.

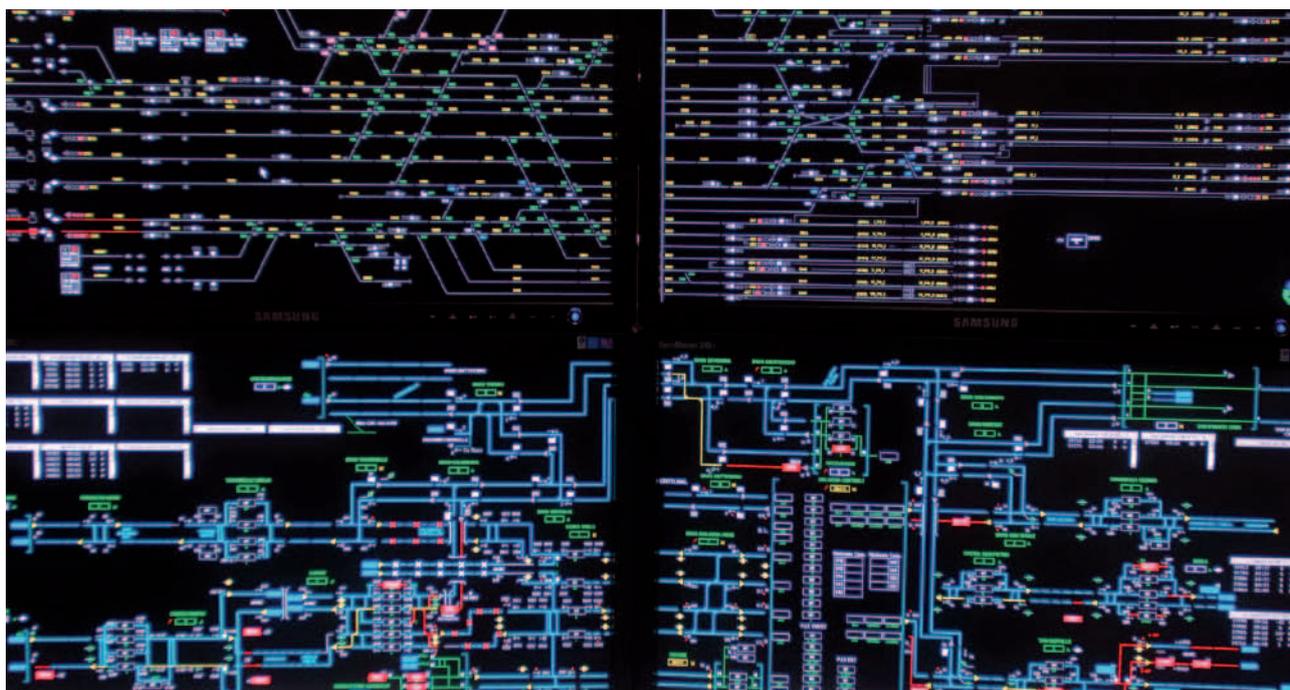
Il valore del fondo al 31 dicembre 2009, riportato in tabella, rappresenta pertanto l'importo del debito maturato nei confronti del personale dipendente al 31 dicembre 2006, comprensivo delle rivalutazioni e al netto di quanto liquidato per le uscite (cessazioni, anticipazioni etc.).

Fondo indennità di buonuscita

Si tratta del fondo derivante dalla soppressione dell'Opera di previdenza del personale ferroviario - OPAFS (comma 43 dell'articolo 1 della Legge 24 dicembre 1993, n. 537), l'Ente pubblico preposto al pagamento della «indennità di buonuscita» al personale ferroviario. Tale fondo riflette il debito nei confronti dei dipendenti maturato per il periodo di lavoro prestato a tutto il 31 dicembre 1995. Con il passaggio del personale al regime Tfr il suddetto fondo è soggetto alla sola rivalutazione calcolata in analogia a quanto previsto per il Tfr. Si riporta di seguito la movimentazione della voce avvenuta nel periodo.

Consistenza del fondo al 31.12.2008	7.865
Incrementi	
Rivalutazioni	166
Trasferimenti da altre società del Gruppo	24
	190
Decrementi	
Cessazioni del rapporto	(503)
Anticipazioni corrisposte/recuperate	(194)
Trasferimenti ad altre società del Gruppo	(43)
Anticipazioni all'Erario dell'imposta sulla rivalutazione	(18)
	(758)
Consistenza del fondo al 31.12.2009	7.297

valori in migliaia di euro



Debiti

La posta ammonta a 10.397.204mila euro con una variazione in diminuzione di 758.222mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Debiti: Obbligazioni

La voce ammonta a 3.292.400mila euro non ha subito variazioni rispetto al 2008. Si tratta del valore di ventuno emissioni interamente sottoscritte dalla società Eurofima (*"private placement"*) il cui dettaglio è indicato nella tabella seguente.

Emissioni	Importo	Data di emissione	Data di scadenza
Serie 1	200.000	30/12/03	28/12/18
Serie 2	200.000	30/12/03	28/12/18
Serie 3	149.400	13/12/04	28/12/18
Serie 4	160.000	13/12/04	13/12/19
Serie 5	183.000	16/12/04	16/12/19
Serie 6	194.000	15/12/05	15/06/16
Serie 7	32.300	15/12/05	15/06/16
Serie 8	83.000	28/10/05	08/06/15
Serie 9	62.700	28/10/05	28/12/18
Serie 10	62.700	31/10/05	30/06/20
Serie 11	165.300	31/10/05	06/03/15
Serie 12	310.000	08/05/06	07/04/16
Serie 13	190.000	15/05/06	15/05/26
Serie 14	100.000	15/05/06	15/05/26
Serie 15	128.700	23/04/07	30/03/27
Serie 16	116.000	19/04/07	15/05/26
Serie 17	120.000	19/04/07	30/03/22
Serie 18	122.200	22/05/07	22/05/24
Serie 19	65.700	22/05/07	30/03/27
Serie 20	47.400	22/05/07	30/06/20
Serie 21	600.000	15/07/08	05/09/13

valori in migliaia di euro

Il ricorso a detti prestiti è finalizzato, da ultimo, al finanziamento di investimenti della società Trenitalia SpA per il programma di ammodernamento del materiale rotabile.

Il rimborso dei prestiti è previsto in unica soluzione alla scadenza, il godimento delle cedole è semestrale, a tasso d'interesse variabile.

I titoli non prevedono quotazioni su "mercati ufficiali", Borse nazionali o estere, e non potranno essere oggetto di negoziazione. Essi rimarranno nel bilancio di Eurofima in qualità di unico proprietario.

Per corrispondere ai requisiti di garanzia statutariamente richiesti da Eurofima a supporto di tutti i finanziamenti concessi fino a oggi ai propri clienti/azionisti e per mantenere la proprietà del materiale rotabile in capo a Trenitalia SpA l'operazione prevede la costituzione di pegno sui beni oggetto di finanziamento.

A Ferrovie dello Stato SpA è affidato il ruolo di "custode" dei beni medesimi, soddisfacendo in tal modo i requisiti di "spossessamento" richiesti dall'articolo 2786 del Codice civile per la validità e l'efficacia del pegno.

Debiti verso banche

La voce ammonta a 1.475.000mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Unicredit Corporate Banking (ex Banca di Roma)	475.000	475.000	0
BEI	1.000.000	1.000.000	0
TOTALE	1.475.000	1.475.000	0

valori in migliaia di euro

Il prestito con la Unicredit Corporate Banking SpA (ex Banca di Roma SpA), trasferito con atto di scissione dall'ex Ferrovie Real Estate, è collegato al compendio immobiliare trasferito a suo tempo da Rete Ferroviaria Italiana SpA a Ferrovie Real Estate SpA con atto di scissione parziale del 4 agosto 2006. Il contratto prevede il tasso di interesse Euribor a tre mesi maggiorato di uno *spread* dello 0,225 punti percentuali per anno; esso ha durata di 7 anni e il rimborso è previsto in data 2 agosto 2013, in unica soluzione.

Il mutuo di 1.000 milioni di euro contratto con la BEI nel 2007 prevede un periodo di pre-ammortamento di 2 anni, e un ammortamento a rata costante a partire dal 15 dicembre 2010 con scadenza finale 15 dicembre 2021. Le somme rivenienti da tale finanziamento sono state utilizzate da Ferrovie dello Stato SpA per la concessione di prestiti *intercompany* rispettivamente a Rete Ferroviaria Italiana SpA e TAV SpA, come già commentato nella voce dell'attivo B.III.2) Immobilizzazioni Finanziarie - Crediti verso imprese controllate. Il mutuo in oggetto è assistito da cessione a favore di BEI del credito derivante a Ferrovie dello Stato SpA dai suddetti prestiti *intercompany* e da privilegio su una quota parte delle somme di volta in volta disponibili su apposito conto corrente di Ferrovie dello Stato SpA.

L'importo della voce esigibile oltre i cinque anni ammonta a 648.689mila euro.



Debiti verso altri finanziatori

La voce ammonta a 1.826.004mila euro ed è rappresentata dal prestito contratto con Cassa Depositi e Prestiti, nel 2006, destinati al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (Rete Tradizionale e ad Alta Velocità). Gli interessi sono calcolati in base al criterio di calcolo dei giorni commerciali (360/360) al tasso fisso nominale annuo pari al 4,026%. Il piano di ammortamento del mutuo è previsto in n. 30 rate semestrali posticipate, comprensive di capitale e interessi, con scadenza 30 giugno e 31 dicembre, a partire da giugno 2007. L'ammontare delle prime 28 rate è previsto in 100 milioni di euro (dal 2007 al 2020), mentre è previsto in 50 milioni di euro quello delle ulteriori due rate (2021). Il rimborso dei prestiti è assicurato dai contributi da ricevere dallo Stato dal 2007 al 2021. A tal fine Ferrovie dello Stato SpA ha rilasciato deroga irrevocabile alla Cassa Depositi e Prestiti a incassare per suo conto e in sua vece i contributi da ricevere dallo Stato.

L'importo della voce esigibile oltre i cinque anni ammonta a 1.133.104mila euro.

Il prestito contratto nel 2008 con Cassa Depositi e Prestiti/Dexia Crediop SpA, per l'importo massimo di 800.000mila euro e destinato al finanziamento della prosecuzione dei lavori della linea ad Alta Velocità Torino-Milano-Napoli, è stato totalmente incassato nei primi mesi del 2009 (250.000mila euro) e rimborsato nel medesimo anno.

Nella tabella si evidenzia il dettaglio della voce.

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Cassa Depositi e Prestiti	1.826.004	1.948.770	(122.766)
Cassa Depositi e Prestiti/Dexia Crediop	0	550.000	(550.000)
TOTALE	1.826.004	2.498.770	(672.766)

valori in migliaia di euro

Acconti

La voce ammonta a 2.652mila euro (2.377mila euro a fine 2008) ed è attribuibile essenzialmente alle somme ricevute da clienti per vendite, in corso di perfezionamento, di immobili di *trading* e da Pubbliche Amministrazioni per espropri.

Debiti verso fornitori

La voce ammonta a 26.163mila euro, con un incremento di 2.633mila euro rispetto a fine 2008, ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Fornitori ordinari	26.033	23.408	2.625
Amministrazioni dello Stato	130	122	8
TOTALE	26.163	23.530	2.633

valori in migliaia di euro

Debiti verso imprese controllate

La voce ammonta a 3.404.586mila euro ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Commerciali	24.763	23.195	1.568
Finanziari			
- conto corrente intersocietario	814.847	391.236	423.611
- depositi passivi	6.000	10.011	(4.011)
Altri			
- trasferimenti Iva	2.522.362	3.047.789	(525.427)
- consolidato Ires	12.619	12.691	(72)
- diversi	23.995	25.514	(1.519)
TOTALE	3.404.586	3.510.436	(105.850)

valori in migliaia di euro

La variazione relativa ai debiti finanziari è attribuibile alle movimentazioni della consistenza dei conti correnti intersocietari, principalmente in incremento per le società Rete Ferroviaria Italiana SpA e TAV SpA e in diminuzione per le società Fercredit SpA e Italferr SpA.

La variazione relativa alla riduzione dei debiti per i trasferimenti Iva (525.427mila euro) è attribuibile alle motivazioni di seguito esposte. Nel corso del primo semestre 2009, a seguito dei rimborsi dei crediti Iva 2005 e 2006 da parte dell'Erario, sono stati infatti rimborsati i corrispondenti debiti nei confronti delle controllate Trenitalia SpA (323.458mila euro), Rete Ferroviaria Italiana SpA (406.170mila euro) e TAV SpA (295.089mila euro); sono stati effettuati, ulteriori, rimborsi alle società Rete Ferroviaria Italiana SpA (61.852mila euro) e TAV SpA (75.597mila euro) per l'utilizzo delle eccedenze 2007 rinviate al 2008, mentre si sono registrati maggiori debiti (600.121mila euro) a seguito dei trasferimenti dei crediti Iva da parte delle società che aderiscono all'Iva di Gruppo. Sono stati, inoltre, accertati gli interessi a favore delle società Rete Ferroviaria Italiana SpA, Trenitalia SpA e TAV SpA, pari a complessivi 36.618mila euro maturati sui crediti Iva chiesti a rimborso di loro pertinenza.

La variazione dei debiti commerciali è attribuibile essenzialmente all'incremento dei debiti verso la società Ferservizi SpA e la riduzione di quelli verso la controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA e all'incremento dei debiti verso Fercredit SpA, per la cessione dei crediti da parte dei fornitori, non ancora regolati finanziariamente.

Negli altri debiti diversi sono compresi gli interessi maturati sulle giacenze dei prestiti contratti con la Cassa Depositi e Prestiti e con la BEI e sulla giacenza del conto oppignorato utilizzato per il rimborso del prestito BEI (10.850mila euro) non ancora utilizzati dalla controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA, nonché l'ammontare delle somme riconosciute alla medesima società controllata relative al valore contabile di taluni beni oggetto di scissione, non trasferiti all'ex Ferrovie Real Estate (7.823mila euro).

L'importo della voce esigibile oltre l'esercizio (1.734.128mila euro), esigibile entro i cinque anni si riferisce ai trasferimenti dei saldi Iva chiesti a rimborso.

Debiti verso imprese collegate

La voce ammonta a 9.842mila euro ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Commerciali	9.836	9.651	185
Finanziari			
- conto corrente intersocietario	6	185	(179)
TOTALE	9.842	9.836	6

valori in migliaia di euro

L'incremento dei debiti commerciali è attribuibile all'aumento dei debiti nei confronti della società TSF SpA, mentre la riduzione dei debiti finanziari è da porre in relazione al decremento del conto corrente intersocietario intrattenuto con la medesima società.

Debiti tributari

La voce ammonta a 3.663mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Irap	1.650	0	1.650
Ritenute alla fonte	1.986	1.938	48
Altri	27	27	0
TOTALE	3.663	1.965	1.698

valori in migliaia di euro

I debiti per Irap sono da porre in relazione ai debiti per imposte stimate per l'anno 2009 al netto degli acconti versati.

I debiti per ritenute alla fonte rappresentano le ritenute operate dalla società nei confronti dei lavoratori dipendenti e autonomi, in qualità di sostituto di imposta.

Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale

La voce ammonta a 4.354mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
INPS	1.949	2.234	(285)
Fondo di Tesoreria INPS	169	161	8
Previdai	598	631	(33)
Eurofer	86	85	1
Altri Fondi complementari Tfr	1	1	0
Debiti per contributi su competenze da liquidare	1.062	1.220	(158)
Debiti per Tfr maturato su competenze maturate da liquidare	106	96	10
Altri	383	379	4
TOTALE	4.354	4.807	(453)

valori in migliaia di euro

La voce accoglie, come evidenziato nella tabella, oltre alle ritenute a carico del personale e ai contributi a carico del datore di lavoro rimasti da versare, anche l'ammontare dei contributi calcolati sulle competenze al personale accertate, ma ancora da liquidare nonché i debiti nei confronti del Fondo di Tesoreria INPS, del Previdai, dell'Eurofer e di altri fondi complementari Tfr, e i debiti per Tfr maturato sulle competenze da liquidare, a seguito della riforma effettuata con Legge n. 296/2006, di cui si è detto in precedenza. Si precisa che nel 2009 sono state effettuate riclassifiche di contributi su competenze da liquidare (85mila euro) maturate in precedenti esercizi la cui quantificazione non risulta compiutamente definita, alla voce del passivo B) "Fondi per rischi e oneri - Altri". L'ammontare dei debiti "Altri" è rappresentato essenzialmente dai contributi calcolati sull'ammontare delle ferie maturate e non godute.



Altri debiti

La voce ammonta a 352.539mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Personale per competenze maturate e non liquidate	5.862	5.628	234
Personale per ferie maturate e non godute	1.336	1.319	17
Fondo a gestione bilaterale componente ordinaria (Legge n. 449/97)	128.596	127.554	1.042
Ministero dell'Economia e delle Finanze	2.275	2.280	(5)
Compensi organi sociali	0	18	(18)
Altre imprese partecipate	157.501	157.353	148
Depositi cauzionali	11.283	3.961	7.322
Creditori diversi	45.686	38.192	7.494
TOTALE	352.539	336.305	16.234

valori in migliaia di euro

L'importo più rilevante riguarda la voce "Altre imprese partecipate", ed è relativo al debito per decimi da versare verso la partecipata Eurofima (157.421mila euro), con sede in Svizzera. Detto debito, espresso in franchi svizzeri 233.550 mila, è stato adeguato al cambio al 31 dicembre 2009, le perdite su cambi rilevate, pari a 148mila euro, sono state imputate alla voce di conto economico C 17 bis); i restanti debiti (80mila euro) sono relativi ai decimi da versare al Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq.

I debiti verso il personale riguardano le competenze maturate e non liquidate e l'ammontare delle ferie maturate e non godute, al 31 dicembre 2009. L'incremento della voce "Personale per competenze maturate e non liquidate" è attribuibile essenzialmente all'effetto differenziale della riclassifica di alcune competenze maturate nel corso dei precedenti esercizi (358mila euro), la cui quantificazione non risulta compiutamente definita, alla voce del passivo B) "Fondi per rischi e oneri - Altri" e all'incremento di competenze certe, maturate nel 2009 e non liquidate (455mila euro).

Il fondo a gestione bilaterale, istituito con la Legge n. 449/97, accoglie, nella sua componente ordinaria, le ritenute operate al personale con contratto ferroviario, i contributi a carico delle società del Gruppo interessate, nonché gli interessi maturati. Si precisa che a decorrere dal 1° luglio 2005, a seguito del rinnovo del CCNL (contratto collettivo nazionale di lavoro) 2005/2006, è stata sospesa la contribuzione, sia a carico dell'Azienda sia a carico dei lavoratori, prevista a favore del fondo. Inoltre, con l'accordo programmatico, di cui si è ampiamente detto nella Relazione sulla Gestione, sottoscritto in maggio 2009 tra Ferrovie dello Stato SpA e le Organizzazioni Sindacali di categoria e recepito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con DM n. 510 del 23 giugno 2009, il fondo si è reso operativo anche per la componente straordinaria che consentirà di attuare i necessari interventi di ristrutturazione del personale delle società del Gruppo interessate, Capogruppo inclusa, come già detto nella voce del passivo B) Fondi per rischi e oneri - Altri rischi minori.

L'importo di 128.596mila euro, costituito come già evidenziato dalle ritenute operate al personale con contratto ferroviario, dai contributi a carico delle società del Gruppo interessate, nonché dagli interessi maturati, consentirà di attuare i percorsi di riconversione e riqualificazione di parte ordinaria del personale delle società del Gruppo interessate.

I debiti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze rappresentano le somme trasferite dal Ministero per il pagamento di cedole e titoli per il rimborso dei prestiti obbligazionari a suo carico, non ancora incassate dagli obbligazionisti.

I debiti per depositi cauzionali sono da porre in relazione all'attività immobiliare trasferita a seguito della scissione dell'ex

Ferrovie Real Estate SpA; essi si riferiscono sia a depositi per locazione immobili sia a depositi per gare di vendita. Gli importi maggiormente significativi della voce "Creditori diversi" riguardano i contributi incassati nel 2005, in via provvisoria dalla Società, rivenienti dallo Stato per il finanziamento dell'acquisto e ristrutturazione del materiale rotabile destinato al Mezzogiorno (30.907mila euro), i contributi comunitari ricevuti nel 2008 dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale - FERS destinati al Programma Operativo Nazionale Trasporti (PON Trasporti) 2000-2006 per l'acquisto di materiale rotabile per il servizio di trasporto pubblico locale in Sardegna (6.889mila euro) e gli ulteriori finanziamenti, incassati nel 2009, per il medesimo finanziamento (7.223mila euro) nonché incassi per i quali sono in corso accertamenti circa i soggetti creditori. Non risultano iscritti debiti in valuta estera diversi rispetto a quelli già segnalati per decimi da versare alla società Eurofima (233.550mila franchi svizzeri).



Ratei e risconti

La voce ammonta a 11.421mila euro con una variazione in diminuzione di 29.676mila euro rispetto al 31 dicembre 2008. Essa è così dettagliata:

Dettaglio	31.12.2009	31.12.2008	Variazioni
Ratei			
Interessi passivi	7.406	40.362	(32.956)
Diversi	0	9	(9)
	7.406	40.371	(32.965)
Risconti			
Canoni di locazione	415	564	(149)
Diversi	3.600	162	3.438
	4.015	726	3.289
TOTALE	11.421	41.097	(29.676)

valori in migliaia di euro

Il decremento dei ratei passivi per interessi è da porre in relazione principalmente al rimborso del prestito concesso dalla Cassa Depositi e Prestiti/Dexia Crediop (9.700mila euro al 31 dicembre 2008), nonché alla notevole riduzione di tassi di sconto che hanno fatto registrare una diminuzione di interessi sui prestiti obbligazionari di 19.949mila euro e sul prestito concesso dalla Unicredit Corporate Banking, (ex Banca di Roma) di 3.090mila euro.

I risconti sono correlati essenzialmente a riaddebiti di assicurazioni, a canoni di locazione, a vendite di diritti di superficie e a interessi sulle rateizzazioni dei pagamenti relative alle vendite di alloggi.



Conti d'ordine

I Conti d'ordine sono relativi a:

Rischi

(Pari a 2.277.701mila euro, diminuiti di 207.041mila euro rispetto a fine 2008).

Garanzie a favore di imprese controllate:

- Trattasi di fidejussioni rilasciate per conto della società Italferr SpA a favore delle società TAV SpA e Centostazioni SpA, per complessivi 1.076mila euro, a garanzia delle obbligazioni contrattuali e degli anticipi ricevuti e per conto della società Grandi Stazioni SpA (116mila euro) a favore della società Metropark SpA, a garanzia di un contratto di noleggio apparecchiature.

Garanzie a favore di terzi:

- Fidejussioni prestate a favore dell'Agenzia delle Entrate (254.657mila euro) per i rimborsi erariali effettuati. Le stesse sono state rilasciate nell'interesse delle seguenti società del Gruppo:
 - TAV SpA, per 253.842mila euro.
 - Rete Ferroviaria Italiana SpA, per 815mila euro.
- Fidejussioni prestate al Gestore Servizi Elettrici - GSE (150.000mila euro) nell'interesse di Rete Ferroviaria Italiana SpA, a garanzia del contratto di servizio per approvvigionamento di energia elettrica.
- Fidejussione prestata alla Unicredit Corporate Banking (ex Banca di Roma), per 367.500mila euro, a garanzia di un finanziamento concesso alla società Rete Ferroviaria Italiana SpA.
- Garanzie prestate alla BPM, per 21.992mila euro per le fidejussioni dalla stessa rilasciate nell'interesse della società Rete Ferroviaria Italiana SpA, a garanzia del contratto di dispacciamento dell'energia.
- Garanzia prestata alla Banca Popolare Commercio e Industria, per 550mila euro, per la fidejussione dalla stessa rilasciata nell'interesse di Rete Ferroviaria Italiana SpA, a garanzia della vendita della nave traghetto Sibari.
- Garanzie prestate ai sotto indicati istituti di credito per le fidejussioni dagli stessi rilasciate a favore della BEI, per i prestiti contratti dalla società Trenitalia SpA:
 - Banca Intesa, per 262.500mila euro;
 - Unicredit Corporate Banking (ex Banca di Roma), per 262.500mila euro;
 - BIIS (ex Banca Opi), per 194.250mila euro;
 - Banca Antonveneta, per 42.000mila euro;
 - Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (ex Banca Intesa Infrastrutture e Sviluppo), per 52.500mila euro;
 - Banca Popolare Emilia Romagna, per 52.500mila euro;
 - Banca Popolare Milano, per 105.000mila euro.
- Garanzie prestate ai sotto indicati istituti di credito per le fidejussioni dagli stessi rilasciate, per le motivazioni evidenziate, nell'interesse di Trenitalia SpA:
 - BBVA, per 1.430mila euro, per l'accordo per la disponibilità dell'infrastruttura ferroviaria;
 - Popolare di Sondrio, per 9.379mila euro, per il contratto di servizio di trasporto della Regione Emilia Romagna;
 - Deutsche Bank, per 16.260mila euro, per il contratto di servizio di trasporto della Regione Campania;
 - BIIS (ex Banca Opi), per 420.000mila euro, per un finanziamento concesso.
- Garanzie prestate ai sotto indicati istituti di credito per le fidejussioni dagli stessi rilasciate nell'interesse di Italia Logistica Srl, a garanzia di contratti:
 - Banca delle Marche, per 936mila euro;
 - Deutsche Bank, per 250mila euro.
- Garanzie prestate alla Popolare di Sondrio, per 8mila euro, per le fidejussioni dalla stessa rilasciate nell'interesse di FS Logistica SpA, a garanzia di contratti.
- Garanzie prestate a favore della società Eurofima (62.297mila euro) per i finanziamenti concessi alla società Cisalpino AG, partecipata da Trenitalia SpA e controllata indiretta di Ferrovie dello Stato SpA. Le garanzie sono

riconducibili al “contratto quadro”, destinato a disciplinare il finanziamento del materiale rotabile, firmato da Eurofima e Cisalpino AG in data 30 luglio 2004 e unitamente sottoscritto da Ferrovie dello Stato SpA e SBB AG in qualità rispettivamente di garante e coobbligata. Nell’ambito di tale “contratto quadro” Ferrovie dello Stato SpA si è impegnata a garantire il 50% dell’ammontare massimo complessivo dei prestiti pari a 250 milioni di euro (quota Ferrovie dello Stato SpA pari a 125 milioni di euro), accordabili dalla società Eurofima alla società Cisalpino AG.

Altri conti d’ordine

(Pari a 1.132.533mila euro, aumentati di 1.107.721mila euro rispetto a fine 2008).

Gli altri conti d’ordine riguardano:

- il Fondo di solidarietà, per 26.502mila euro, costituito dalle somme trattenute al personale con contratto ferroviario. Esso interviene a sostegno del personale stesso in caso di eventuali addebiti per danni causati a terzi o alle società rivenienti dalla societizzazione;
- le garanzie rilasciate dai sotto indicati istituti di credito e compagnie di assicurazione a favore dell’Erario per i rimborsi dei crediti Iva vantati dalla Società, e precisamente:
- BBVA, per 3.780mila euro;
- Banca Popolare di Verona, per 583mila euro;
- Assicurazioni Generali, per 334.708mila euro;
- SACE SpA, per 766.960mila euro.



Conto economico

Di seguito vengono analizzati i ricavi e i costi del 2009 raffrontati con quelli dell'esercizio precedente.

Valore della produzione

Il valore della produzione ammonta a 171.075mila euro, con una variazione in diminuzione di 17.445mila euro rispetto al 2008.

Esso risulta così composto:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	133.065	140.252	(7.187)
Variazioni delle rimanenze di immobili e terreni di <i>trading</i>	(40.871)	(49.216)	8.345
Variazione dei lavori in corso su immobili in ristrutturazione	962	1.268	(306)
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	177	213	(36)
Altri ricavi e proventi	77.742	96.003	(18.261)
TOTALE	171.075	188.520	(17.445)

valori in migliaia di euro

I ricavi derivano principalmente dalle attività di vendita di immobili e terreni di *trading* nonché dai rapporti che Ferrovie dello Stato SpA intrattiene con le società del Gruppo alle quali fornisce essenzialmente servizi di consulenza e assistenza, brokeraggio e dall'utilizzo del marchio.

Il dettaglio delle voci che costituiscono il valore della produzione è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

Ricavi delle vendite e delle prestazioni

La voce ammonta a 133.065mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Vendita immobili e terreni di <i>trading</i>	75.883	83.526	(7.643)
Canoni attivi per utilizzo marchio	36.704	36.670	34
Servizi area Finanza	3.609	3.406	203
Servizi area Fiscale e Bilancio	429	437	(8)
Amministrazione del personale dirigente	520	542	(22)
Segreteria Societaria	1.287	1.254	33
Legale Lavoro	4.419	4.409	10
Relazioni Industriali	4.586	4.713	(127)
Servizi area Sviluppo Organizzazione	499	876	(377)
Servizi per la comunicazione	4.086	4.063	23
Altre prestazioni di servizi	1.043	356	687
TOTALE	133.065	140.252	(7.187)

valori in migliaia di euro

La variazione maggiormente significativa è attribuibile alle vendite di immobili e terreni di *trading*. Le principali vendite riguardano gli uffici di Via Mantova di Roma, per 38.360mila euro, fabbricati e terreni siti in Reggio Calabria - Borgata Giardini, per 3.852mila euro, terreno sito in Milano via Palizzi, per 3.700mila euro, uffici siti in Roma Via Castelbolognese, per 2.592mila euro e un fabbricato sito in Pescara via Michelangelo, per 1.750mila euro.

Ai fini di una migliore rappresentazione in bilancio è stata operata una riclassifica dalla voce "Ricavi delle vendite e delle prestazioni" alla voce "Altri ricavi e proventi" degli introiti per l'utilizzo di aree e fabbricati destinate alla gestione terminali merci, analoga riclassifica è stata effettuata anche per l'esercizio 2008, per 273mila euro.

Variazione delle rimanenze di immobili e terreni di *trading*

La voce presenta un valore negativo di 40.871mila euro (valore negativo di 49.216mila euro nel 2008) per effetto delle vendite effettuate nel periodo e si riferisce per 33.729mila euro alla variazione in diminuzione delle rimanenze immobili di *trading* e per 7.142mila euro alla variazione in riduzione delle rimanenze terreni di *trading*.

Variazione delle rimanenze lavori in corso su immobili in ristrutturazione

La voce presenta un valore positivo di 962mila euro (valore positivo di 1.268mila euro nel 2008) a seguito degli interventi di manutenzione effettuati nell'esercizio e non ancora terminati.

Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni

La voce ammonta a 177mila euro (213mila euro nel 2008) e si riferisce ai costi di personale attribuibili agli investimenti, collegati alla realizzazione e sviluppo del *software*.

Altri ricavi e proventi

La voce ammonta a 77.742mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Contributi in conto esercizio			
Contributi da U.E.	98	9	89
Contributi da Stato	1.725	0	1.725
	1.823	9	1.814
Altri ricavi e proventi			
Locazione immobili	37.242	36.795	447
Affitto terreni	1.056	1.060	(4)
Altri proventi immobiliari	289	339	(50)
Utilizzo fondo oneri officine	1.554	1.784	(230)
Utilizzo fondo immobili di <i>trading</i>	961	3.483	(2.522)
Riaddebito oneri condominiali	3.214	2.336	878
Sopravvenienze attive da normale aggiornamento stime	6.561	23.066	(16.505)
Commissioni attive su fidejussioni	657	783	(126)
Proventi diversi	162	91	71
	51.696	69.737	(18.041)
Rimborsi			
- Assicurazioni	1.588	1.105	483
- Prestazioni di personale	5.600	6.964	(1.364)
- Cariche sociali di dirigenti presso società del Gruppo FS	3.063	2.149	914
- Utilizzo asset informatici FS	12.884	14.585	(1.701)
- Dal personale	23	23	0
- Altri rimborsi	1.065	1.431	(366)
	24.223	26.257	(2.034)
TOTALE	77.742	96.003	(18.261)

valori in migliaia di euro

Nella voce "Altri ricavi e proventi" sono presenti principalmente addebiti effettuati alle società controllate su base contrattuale per la fornitura di prestazioni. Le voci di maggior rilievo sono rappresentate dai proventi immobiliari (38.587mila euro) e dai rimborsi per utilizzo degli *asset* informatici (12.884mila euro).

I contributi in conto esercizio per 1.725mila euro si riferiscono ai contributi da ricevere, direttamente o indirettamente dallo Stato, a seguito dell'accordo tra lo Stato Italiano, le Ferrovie dello Stato SpA e il Ministero dei Trasporti egiziano per il supporto tecnico da parte di esperti italiani al piano di ristrutturazione delle ferrovie egiziane (Egyptian National Railways).

L'utilizzo del fondo oneri officine (1.554mila euro) è da porre in relazione all'utilizzo del "Fondo oneri officine, bonifiche e perdite di valori su immobilizzazioni", a parziale copertura del costo degli ammortamenti del periodo delle officine.

L'utilizzo del fondo immobili di *trading* (961mila euro) è da porre in relazione all'utilizzo dello specifico fondo per la

parziale copertura delle minusvalenze registrate sulle vendite effettuate (871mila euro) e alle spese di manutenzione e bonifiche sostenute nell'anno (90mila euro). Per ulteriori dettagli si fa rinvio alla sezione dello Stato Patrimoniale dedicata alla posta Fondi per Rischi ed Oneri.

La voce "Sopravvenienze attive da normale aggiornamento stime" accoglie il rilascio del fondo costituito in precedenti esercizi a presidio di rischi collegati a partite di natura fiscale (5.073mila euro), come già commentato nella voce del passivo B) Fondi per rischi e oneri - Altri rischi minori.

Per una migliore esposizione dei dati di bilancio si è provveduto a effettuare una riclassifica dalla voce "Ricavi delle vendite e delle prestazioni" alla voce "Altri ricavi e proventi" degli introiti per l'utilizzo di aree e fabbricati destinati alla gestione terminali merci, analoga riclassifica ha interessato l'esercizio 2008 per 273mila euro.

Costi della produzione

I costi della produzione ammontano a 193.807mila euro con una variazione in aumento di 15.378mila euro rispetto al 2008.

Essi risultano così composti:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	793	1.058	(265)
Servizi	73.158	67.671	5.487
Godimento beni di terzi	12.764	12.785	(21)
Personale	55.705	53.539	2.166
Ammortamenti e svalutazioni	23.557	24.642	(1.085)
Accantonamenti per rischi	7.000	1.546	5.454
Altri accantonamenti	5.500	0	5.500
Oneri diversi di gestione	15.330	17.188	(1.858)
TOTALE	193.807	178.429	15.378

valori in migliaia di euro

Il dettaglio delle voci che costituiscono i costi della produzione è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce ammonta a 793mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Acquisto di materiali	129	119	10
Combustibile per riscaldamento	622	788	(166)
Illuminazione e forza motrice	42	151	(109)
TOTALE	793	1.058	(265)

valori in migliaia di euro



Servizi

La voce ammonta a 73.158mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Premi assicurativi	2.745	2.168	577
Pubblicità e <i>marketing</i>	9.276	7.770	1.506
Servizi informatici	14.419	15.517	(1.098)
Servizi amministrativi	3.421	3.404	17
Personale distaccato e interinale	1.042	1.380	(338)
Consulenze	2.440	1.940	500
Prestazioni professionali	2.370	2.366	4
<i>Building management</i>	3.069	3.294	(225)
<i>Facilities</i>	2.590	2.132	458
Utenze	3.205	2.548	657
Lavori in conto terzi	565	379	186
Gestione immobiliare	13.973	12.850	1.123
<i>Fee per dimissioni</i>	3.465	3.750	(285)
<i>Fee per locazioni</i>	2.731	1.161	1.570
Costi comuni di gruppo	0	11	(11)
Organi sociali	1.133	1.168	(35)
Istruzione professionale	1.519	1.546	(27)
Amministrazione del personale	998	956	42
Altre prestazioni	4.197	3.331	866
TOTALE	73.158	67.671	5.487

valori in migliaia di euro

Per taluni dei servizi sopra indicati i costi accentrati in Ferrovie dello Stato SpA trovano il correlativo ricavo nelle voci comprese negli "Altri ricavi e proventi" per il riaddebito nei confronti delle società del Gruppo, limitatamente alle quote a esse riferibili.

Ai fini di una migliore esposizione in bilancio è stata operata una riclassifica dalla voce "Lavori in conto terzi" alla voce "Gestione immobiliare", analoga riclassifica ha interessato l'esercizio 2008 per 1.320mila euro.

Godimento di beni di terzi

La voce ammonta a 12.764mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Locazioni immobili	10.685	10.383	302
Canoni d'uso di sistemi informatici	1.825	2.132	(307)
Locazioni e noleggio di beni strumentali e altri beni	254	270	(16)
TOTALE	12.764	12.785	(21)

valori in migliaia di euro

Personale

La voce ammonta a 55.705mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Salari e stipendi	38.846	39.127	(281)
Oneri sociali	10.703	10.223	480
Trattamento di fine rapporto	3.043	3.247	(204)
Altri costi	3.113	942	2.171
TOTALE	55.705	53.539	2.166

valori in migliaia di euro

La riduzione della voce "Salari e stipendi" è riconducibile principalmente ai maggiori oneri corrisposti nel 2008 per indennità per mancato preavviso e di fine rapporto, mentre la diminuzione della voce "Trattamento di fine rapporto" è attribuibile essenzialmente alla riduzione dell'indice ISTAT.

L'incremento della voce "Oneri sociali" è dovuto all'aumento della contribuzione al fondo speciale per i cosiddetti oneri minori (malattia operai e maternità) e per indennità di disoccupazione, in vigore dal 1° gennaio 2009.

L'incremento della voce "Altri costi" è riferito agli esodi incentivati che nel 2008 sono stati coperti dall'utilizzo del fondo.

Ammortamenti e svalutazioni

La voce ammonta a 23.557mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	12.160	12.759	(599)
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	10.568	11.551	(983)
Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	829	332	497
TOTALE	23.557	24.642	(1.085)

valori in migliaia di euro

Accantonamenti per rischi e altri accantonamenti

La voce ammonta a 12.500mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Accantonamenti per rischi			
- Contenziosi nei confronti del personale e terzi	7.000	561	6.439
Altri accantonamenti	5.500	985	4.515
TOTALE	12.500	1.546	10.954

valori in migliaia di euro

Gli accantonamenti complessivi, pari a 12.500mila euro, si riferiscono per 7.000mila euro al contenzioso nei confronti di terzi a seguito di una più puntuale stima del contenzioso in essere e per 5.500mila euro ad altri accantonamenti a fronte degli oneri da sostenere per lavori di consolidamento dell'ex palazzo compartimentale di Trieste; per maggiori informazioni si rimanda al commento del passivo, voce B) "Fondi per rischi e oneri".

Oneri diversi di gestione

La voce ammonta a 15.330mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Costi diversi			
Spese di rappresentanza	819	852	(33)
Quote associative e contributi a enti vari	5.685	6.049	(364)
Sopravvenienze passive da normale aggiornamento stime	1.597	787	810
Altri	280	270	10
	8.381	7.958	423
Oneri tributari			
Iva non detraibile	1.819	4.425	(2.606)
ICI	4.541	4.165	376
Imposta raccolta rifiuti	12	11	1
Tassa concessione governativa	33	54	(21)
Altre imposte	544	575	(31)
	6.949	9.230	(2.281)
TOTALE	15.330	17.188	(1.858)

valori in migliaia di euro

La variazione maggiormente significativa è attribuibile alla riduzione della voce "Iva non detraibile" (2.606mila euro), a seguito della più puntuale rilevazione delle operazioni esenti relativi all'attività immobiliare nell'apposito registro.



Proventi e oneri finanziari

I proventi e oneri finanziari ammontano complessivamente a 40.948mila euro con una variazione in diminuzione di 6.389mila euro rispetto al 2008. Essi risultano così composti:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
PROVENTI FINANZIARI			
Proventi da partecipazioni			
- in imprese controllate	35.545	66.341	(30.796)
- in imprese collegate	2.806	2.313	493
- in altre imprese	1.855	1.783	72
	40.206	70.437	(30.231)
Altri proventi finanziari:			
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
- Da imprese controllate	202.353	277.929	(75.576)
- Da altri	2	1	1
	202.355	277.930	(75.575)
Proventi diversi dai precedenti			
Da società controllate e collegate			
Su crediti verso società controllate			
- Interessi attivi su conti correnti intersocietari	4.402	29.882	(25.480)
- Interessi attivi su finanziamenti	25.073	18.583	6.490
- Altri proventi	1.753	1.767	(14)
	31.228	50.232	(19.004)
Da altri			
Interessi sul credito Iva di cui si è chiesto rimborso	36.621	35.156	1.465
Su operazioni pronti contro termine	0	6.449	(6.449)
Su depositi a scadenza	4.864	16.553	(11.689)
Su euro sintetici	296	4.323	(4.027)
Interessi attivi su conti correnti bancari e postali	590	2.219	(1.629)
Interessi di mora	755	20	735
Diversi	730	416	314
	43.856	65.136	(21.280)
Totale altri proventi finanziari	277.439	393.298	(115.859)
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	317.645	463.735	(146.090)

(segue)

Descrizione	2009	2008	Variazioni
ONERI FINANZIARI			
Interessi e altri oneri finanziari			
Verso imprese controllate			
Interessi passivi su conti correnti intersocietari	6.594	38.617	(32.023)
Interessi passivi su Iva chiesta a rimborso	36.618	33.064	3.554
Interessi su depositi a scadenza	87	683	(596)
Diversi	56	204	(148)
	43.355	72.568	(29.213)
Verso imprese collegate			
Interessi passivi su conti correnti intersocietari	86	562	(476)
	43.441	73.130	(29.689)
Verso altri			
Su debiti obbligazionari	76.064	146.783	(70.719)
Su prestiti verso banche e altri finanziatori	155.815	167.017	(11.202)
Diversi	1.227	13.339	(12.112)
	233.106	327.139	(94.033)
Totale oneri finanziari	276.547	400.269	(123.722)
UTILI (PERDITE) SU CAMBI			
- realizzati	(1)	1	(2)
- non realizzati	(149)	(16.130)	15.981
Totale utili (perdite) su cambi	(150)	(16.129)	15.979
TOTALE PROVENTI (ONERI) FINANZIARI	40.948	47.337	(6.389)

valori in migliaia di euro

La voce "Proventi da partecipazioni in imprese controllate", pari a 35.545 mila euro, è costituita dai dividendi delle società controllate Italferr SpA (17.023mila euro), Grandi Stazioni SpA (7.200mila euro), Fercredit SpA (5.000mila euro), Centostazioni SpA (3.000mila euro) e Ferservizi SpA (3.322mila euro).

La voce "Proventi da partecipazioni in imprese collegate", pari a 2.806mila euro, è costituita esclusivamente dai dividendi della società TSF SpA.

I proventi e gli oneri finanziari risentono complessivamente della riduzione dei tassi di mercato; i proventi da investimenti finanziari, gli interessi sui conti correnti bancari e postali risentono delle minori disponibilità, rispetto al precedente esercizio.

La voce "Proventi da partecipazioni in altre imprese" pari a 1.855mila euro si riferisce ai dividendi delle società Eurofima (1.846mila euro) e Hit Rail B.V. (9mila euro).

I proventi finanziari "Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni verso controllate", pari a 202.353mila euro, si riferiscono ai crediti verso Rete Ferroviaria Italiana SpA (77.632mila euro) e TAV SpA (46.452mila euro) per gli interessi su finanziamenti concessi da Ferrovie dello Stato SpA in relazione al netto ricavo dei prestiti contratti con la Cassa Depositi e Prestiti e con la BEI, destinati agli investimenti sull'infrastruttura ferroviaria e dagli interessi sui prestiti concessi alle società Trenitalia SpA (77.487mila euro), per il finanziamento del materiale rotabile e Fercredit

SpA (782mila euro).

La voce "Interessi attivi su conti correnti intersocietari" è costituita principalmente dagli interessi verso la società Trenitalia SpA (4.388mila euro).

La voce "Interessi attivi su finanziamenti" è costituita principalmente dagli interessi attivi su finanziamenti a breve concessi a TAV SpA (18.828mila euro) e Rete Ferroviaria Italiana SpA (5.559mila euro).

La voce "Interessi sul credito Iva di cui si è chiesto rimborso" evidenzia gli interessi attivi maturati sul credito Iva medesimo.

La voce "Interessi passivi su conti correnti intersocietari" verso le controllate è costituita principalmente dagli interessi verso le società Rete Ferroviaria Italiana SpA (2.182mila euro), Italferr SpA (1.248mila euro), TAV SpA (1.082mila euro), Ferservizi SpA (987mila euro), Grandi Stazioni SpA (332mila euro) e Fercredit SpA (619mila euro), mentre la voce "Interessi passivi su conti correnti intersocietari" verso le collegate si riferisce esclusivamente agli interessi verso la società TSF SpA (86mila euro).

Gli "Interessi passivi su Iva chiesta a rimborso" rappresentano gli interessi relativi al credito Iva chiesta a rimborso di competenza delle società Trenitalia SpA (812mila euro), Rete Ferroviaria Italiana SpA (21.203mila euro) e TAV SpA (14.603mila euro).

Gli oneri su debiti obbligazionari (76.064mila euro) si riferiscono agli interessi di competenza dell'esercizio sui prestiti sottoscritti dalla società Eurofima, nonché alle spese relative ai prestiti medesimi.

Gli oneri su debiti verso banche e altri finanziatori si riferiscono agli interessi sul prestito contratto con la Cassa Depositi e Prestiti (77.234mila euro), agli interessi sul prestito contratto con la BEI (46.850mila euro) e agli interessi sui mutui passivi acquisiti con la scissione dell'ex Ferrovie Real Estate SpA con la Unicredit Corporate Banking (8.960mila euro) e agli interessi sul prestito concesso da Cassa Depositi e Prestiti/Dexia Crediop (22.771mila euro). Gli interessi e altri oneri finanziari diversi (1.227mila euro) si riferiscono principalmente agli interessi maturati a favore del Fondo a gestione bilaterale Legge n. 449/97 (1.042mila euro).

Le perdite su cambi registrate nell'esercizio sono correlate al debito per decimi da versare verso la società Eurofima, di cui si è detto nel passivo dello stato patrimoniale.

Proventi e oneri straordinari

I proventi e oneri straordinari ammontano complessivamente a 56.259mila euro con una variazione in aumento di 50.733mila euro rispetto al 2008. Essi risultano così composti:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
PROVENTI STRAORDINARI			
Altri proventi			
- Sopravvenienze attive	67.501	8.512	58.989
- Diversi	40	81	(41)
Totale proventi straordinari	67.541	8.593	58.948
ONERI STRAORDINARI			
Imposte relative a esercizi precedenti	227	1.297	(1.070)
Altri			
- Sopravvenienze passive	1.199	1.257	(58)
- Perdite per eliminazione cespiti	161	262	(101)
- Acc.to prestazioni straordinarie Fondo a Gestione Bilaterale	9.656	0	9.656
- Diversi	39	251	(212)
Totale oneri straordinari	11.282	3.067	8.215
SALDO PROVENTI (ONERI) STRAORDINARI	56.259	5.526	50.733

valori in migliaia di euro



La voce "Sopravvenienze attive" è costituita per 65.029mila euro dal rilascio del Fondo Consolidato fiscale del 2004 di cui si è già ampiamente detto nella voce del Passivo "Fondo per rischi e oneri".

La voce degli oneri straordinari maggiormente significativa si riferisce all'accantonamento per le prestazioni straordinarie del "Fondo a Gestione Bilaterale" per il sostegno al reddito; per maggiori informazioni si rimanda a quanto detto in Relazione sulla gestione.



Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti differite e anticipate

Le imposte sul reddito ammontano a 4.402mila euro con una variazione in diminuzione di 5.616mila euro rispetto al 2008. Esse risultano così composte:

Descrizione	2009	2008	Variazioni
Imposte correnti			
- Irap	0	1.705	(1.705)
	0	1.705	(1.705)
Imposte differite e anticipate			
- Anticipate			
- Ires	(6.149)	(19.058)	12.909
- Irap	(601)	(3.318)	2.717
	(6.750)	(22.376)	15.626
- Differite			
- Ires	7.644	26.071	(18.427)
- Irap	3.508	4.618	(1.110)
	11.152	30.688	(19.536)
	4.402	8.313	(3.911)
TOTALE	4.402	10.018	(5.616)

valori in migliaia di euro

Le imposte correnti rappresentano gli accantonamenti relativi alle imposte (Ires e Irap), valutate in base alla normativa fiscale e corrispondente agli oneri di pertinenza dell'anno, compensato dall'utilizzo del fondo imposte differite. Nel seguito sono riportati i prospetti di riconciliazione tra gli oneri fiscali da bilancio e quelli fiscali teorici.





Si riporta di seguito il dettaglio delle differenze temporanee che hanno generato le imposte anticipate e differite:

A) Differenze temporanee		
Differenze temporanee deducibili:		
- Rimanenze		40.859
- Cespiti		48.540
- Altro		42.691
Totale		132.090
Differenze temporanee imponibili:		
- Rimanenze		29.342
- Cespiti		129.637
- Altro		271
Totale		159.249
Differenze temporanee nette		27.160
B) Effetti fiscali		
Aliquota fiscale applicabile Ires 27,5% e Irap 4,82%		
Fondo imposte differite (anticipate) a fine esercizio	A	27.160
Fondo imposte differite (anticipate) a fine esercizio precedente	B	33.758
	A-B	(6.598)
Utilizzo Fondo Imposte differite per imposte dell'esercizio		11.000
IMPOSTE DIFFERITE DELL'ESERCIZIO		4.402

valori in migliaia di euro



Si riporta di seguito il prospetto di riconciliazione tra onere fiscale da bilancio e onere fiscale teorico Ires:

Risultato prima delle imposte	74.475
Onere fiscale teorico (aliquota 27,5%)	20.481
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi:	
accantonamenti	22.156
svalutazioni	205
Totale	22.361
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti:	
utilizzo fondi	(14.259)
Totale	(14.259)
Differenze che non si riverseranno negli esercizi successivi:	
dividendi	(36.434)
altre variazioni in aumento	41.980
altre variazioni in diminuzione	(60.851)
Totale	(55.305)
Imponibile fiscale	27.272
Ires corrente per l'esercizio	7.500
Utilizzo fondo imposte differite	7.500
Ires corrente per l'esercizio	0

valori in migliaia di euro

Segue il prospetto con la determinazione dell'imponibile Irap:

Differenza tra valore e costi della produzione	(22.732)
Differenza tra proventi e oneri finanziari	892
Costi non rilevanti ai fini Irap	69.035
Totale	47.195
Onere fiscale teorico (aliquota 4,82%)	2.275
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi:	
variazioni in aumento	37.984
variazioni in diminuzione	(12.564)
Totale	25.419
Imponibile Irap	72.614
Irap corrente per l'esercizio	3.500
Utilizzo fondo imposte differite	3.500
Irap corrente per l'esercizio	0

valori in migliaia di euro

Ai sensi del principio contabile OIC 25 l'utilizzo nel bilancio di esercizio del Fondo imposte differite comporta che l'ammontare delle imposte correnti Ires e Irap è pari a zero.

Sezione 4 Altre informazioni

Numero medio dei dipendenti

Il numero medio dei dipendenti ammonta a 550 unità ed è così ripartito:

Personale	2009	2008	Variazioni
Dirigenti	117	117	0
Quadri	265	275	(10)
Altro personale	168	159	9
TOTALE	550	551	(1)

La consistenza media dei dirigenti distaccati presso le società del Gruppo Ferrovie dello Stato è di 33 unità nell'esercizio 2009 (26 unità nell'esercizio precedente).

Compensi ad amministratori e sindaci

Si evidenziano di seguito i compensi complessivi spettanti agli Amministratori e ai membri del Collegio Sindacale per lo svolgimento delle proprie funzioni.

Percipienti	2009	2008	Variazioni
Amministratori	1.759 ⁽¹⁾	1.757 ⁽¹⁾	2
Sindaci	113	113	0
TOTALE	1.872	1.870	2

valori in migliaia di euro

⁽¹⁾ La cifra comprende tutti i compensi spettanti per le cariche di Presidente e Amministratore Delegato, compresi gli importi relativi agli elementi variabili, in coerenza con quanto previsto dal rapporto di amministrazione. L'importo comprende, altresì, gli emolumenti previsti per i rimanenti Consiglieri di Amministrazione.

I compensi dei rappresentanti del Ministero dell'Economia e delle Finanze (Consiglieri e Sindaci) vengono riversati, laddove sussista un rapporto di dipendenza, al citato Dicastero.

Corrispettivi alla società di revisione

Si evidenziano, ai sensi dell'art.37 - comma 16 del D. Lgs. n.39/2010 e della lettera 16 bis dell'art.2427 del Codice civile, i corrispettivi spettanti nell'esercizio alla società di revisione, per:

- Revisione legale dei conti annuali, 211mila euro
- Altri servizi, 265mila euro (di cui 260mila euro corrisposti ad altra entità appartenente alla rete di cui la società di revisione fa parte).

Andamento dei cambi dopo il 31 dicembre 2009

Il cambio euro - franco svizzero ha subito nei primi mesi del 2010 variazioni significative.

Nella tabella sottostante si riportano i valori del cambio al 31.12.2009, utilizzato in chiusura dell'esercizio per valorizzare i debiti verso Eurofima relativi ai decimi da versare, a confronto con quello risultante al 6 aprile 2010 e gli effetti sul conto economico.

Cambio	Euro-Franchi svizzeri	Debiti espressi in franchi svizzeri	Debiti espressi in euro	Utili (perdite) su cambi in euro
31 dicembre 2009	1,4836	233.550.000	157.421.138	(148.411)
6 aprile 2010	1,4325	233.550.000	163.036.649	(5.763.922)

Strumenti finanziari derivati

Nella tabella sottostante sono riportate le informazioni relative all'operazione di *Interest rate swap* collegata alla cartolarizzazione dei crediti fiscali con la società Euterpe Finance, di cui si è ampiamente detto nella voce dell'attivo B.III. Immobilizzazioni finanziarie - Crediti verso altri.

Operazione Sottostante	Capitale originario di riferimento	Valore nozionale	Fair value	Intermediario swap	Data di stipulazione	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro di Indicizzazione	Tasso fisso
Cartolarizzazione Crediti fiscali	Gamba Attiva 700.459	Gamba Attiva 282.213	0	Euterpe Finance	31/12/2003	27/05/2004	Max 10 anni	EURIBOR 6 mesi	2,75% fino al 31/12/2009
	Gamba Passiva 830.500	Gamba Passiva 299.000							2% dal 01/01/2010

valori in migliaia di euro

Roma, 16 aprile 2010

Il Consiglio di Amministrazione
L'Amministratore Delegato

Allegato 1

Rendiconto finanziario

	2009	2008
DISPONIBILITÀ MONETARIE NETTE INIZIALI	484.112	1.423.062
Flusso monetario generato da attività di esercizio		
Utile (perdita) del periodo	70.073	11.293
Ammortamenti	22.727	24.309
Sopravvenienze per riduzione LIC e perdite da radiazione cespiti	160	262
Svalutazione di immobilizzazioni/riprese di valore di immobilizzazioni finanziarie (-)	0	41.643
Variazione netta fondo Tfr	(1.177)	(1.003)
Plus (-) / minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni	0	2
Ricavi non monetari (-)	(72.617)	(32.890)
Variazione rimanenze	196.327	(5.872)
Variazione crediti commerciali e diversi	939.525	(862.238)
Variazione ratei e risconti attivi	27.617	(8.467)
Variazione fondi rischi e oneri	30.236	43.165
Variazione debiti commerciali e diversi	(508.888)	290.054
Variazione ratei e risconti passivi	(29.675)	8.345
Totale	674.308	(491.397)
Flusso monetario generato da attività di investimento		
Investimenti in:		
- immobilizzazioni immateriali	(14.182)	(5.451)
- immobilizzazioni materiali	(8.484)	(9.841)
- partecipazioni	(393.118)	(760.830)
Prezzo di realizzo da alienazioni	0	211
Variazione crediti finanziari	121.178	(565.168)
Totale	(294.606)	(1.341.079)
Flusso monetario generato da attività di finanziamento		
Finanziamenti ricevuti / rimborsati (-)	(672.766)	893.526
Conferimenti dei soci	0	0
Totale	(672.766)	893.526
Dividendi erogati/assorbimento riserve	0	0
Flusso monetario complessivo del periodo	(293.064)	(938.950)
DISPONIBILITÀ MONETARIE NETTE FINALI	191.048	484.112
di cui: saldo del c/c intersocietario	91.861	131.475

valori in migliaia di euro

Dirigente Preposto
alla redazione dei documenti contabili societari

**ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL
DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI
CONTABILI SOCIETARI RELATIVA AL BILANCIO DI ESERCIZIO DI
FERROVIE DELLO STATO S.p.A. AL 31 DICEMBRE 2009**

1. I sottoscritti Mauro Moretti e Vittorio de Silvio, nella qualità rispettivamente di Amministratore Delegato e di Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Ferrovie dello Stato S.p.A., tenuto conto:

- di quanto previsto dall'art. 16 dello Statuto sociale di Ferrovie dello Stato S.p.A.;
- di quanto precisato nel successivo punto 2;

attestano:

- l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa, e
- l'effettiva applicazione

delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio nel corso dell'esercizio 2009.

2. Al riguardo si segnala che:

- a. la valutazione dell'adeguatezza e dell'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato S.p.A. si è basata sul modello interno definito in coerenza con l' "*Internal Controls – Integrated Framework*" emesso dal "*Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*" che rappresenta un *framework* di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale;
- b. da tale valutazione non sono emersi aspetti di rilievo;
- c. risultano ancora in corso i test di effettiva operatività di talune procedure.

3. Si attesta, inoltre, che il bilancio d'esercizio:

- a. corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;



- b. è redatto in conformità alle norme di legge interpretate ed integrate dai principi contabili emessi dall'Organismo Italiano di Contabilità e, a quanto consta, è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di Ferrovie dello Stato S.p.A.

Roma, 16 Aprile 2010

L'Amministratore Delegato

Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari

Mauro Moretti

Vittorio de Silvio

Il Collegio Sindacale

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE
DI FERROVIE DELLO STATO S.p.A.
AL BILANCIO DELL'ESERCIZIO 2009**

Signori Azionisti,

il bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009, che il Consiglio di amministrazione sottopone alla Vostra attenzione espone un utile di 70.072.556 di euro che il Consiglio stesso propone di riportare a nuovo, previa destinazione del 5% alla riserva legale.

Tale positivo risultato è stato determinato da una prudente politica di gestione e coordinamento volta ad ottimizzare e razionalizzare i processi produttivi.

Il conto economico dell'esercizio 2009 si riassume nei seguenti dati fondamentali, espressi in milioni di euro:



Valore della produzione	171
Costi della produzione	(194)
Differenza tra valore e costi della produzione	(23)
Saldo gestione finanziaria	41
Componenti straordinarie nette	56
Risultato ante imposte	74
Imposte sul reddito	(4)
Risultato dell'esercizio	70

Lo stato patrimoniale al 31 dicembre 2009 evidenzia i seguenti elementi fondamentali, espressi in milioni di euro:

Immobilizzazioni	42.677
Attivo circolante	4.607
Ratei e risconti attivi	11
Totale attivo	<u>47.295</u>
Patrimonio netto	36.050
Fondi per rischi ed oneri	815
Trattamento di fine rapporto	22
Debiti	10.397
Ratei e risconti passivi	11
Totale passivo	<u>47.295</u>

Il risultato di esercizio corrisponde con quello esposto nello stato patrimoniale che evidenzia un patrimonio netto di 36.050 milioni di euro.

Nella relazione sulla gestione, redatta ai sensi dell'art. 2428 cod.civ., gli Amministratori hanno ampiamente riferito in merito all'attività svolta dalla Società nel corso dell'esercizio.

I fatti dell'esercizio 2009 che, ad avviso del Collegio, meritano di essere menzionati sono i seguenti:

- Ferrovie dello Stato SpA ha utilizzato le ultime due tranches, per un importo complessivo di 250 milioni di euro, del contratto di prestito stipulato nel 2008 per un importo massimo di 800 milioni di euro con la Riunione Temporanea di Concorrenti composta da Cassa Depositi e Prestiti e Dexia Crediop (550 milioni di euro al 31 dicembre 2008). Le somme rivenienti da tale finanziamento sono state utilizzate dalla Capogruppo per la concessione di prestiti intercompany, rispettivamente ad RFI e TAV, finalizzati alla prosecuzione dei lavori relativi al Sistema Alta Velocità / Alta Capacità della linea TO-MI-NA. Al 31 dicembre 2009 il prestito risulta interamente rimborsato;

- è stato stipulato l'atto di conferimento tra Ferrovie dello Stato SpA e la controllata FS Sistemi Urbani Srl. Con tale atto Ferrovie dello Stato ha sottoscritto interamente l'aumento di capitale per l'ammontare complessivo di 148.673.659 euro conferendo nella FS Sistemi Urbani beni immobili per un valore netto di pari importo. La liberazione dell'aumento di capitale è stata di 143.117.733 euro in quanto alla data di sottoscrizione dell'atto il residuo aumento di 5.555.926 euro, riferito all'ex stazione Leopolda di Firenze, risultava sottoposto alla condizione sospensiva dell'esercizio della prelazione da parte del Ministero dei Beni Culturali;
- è stato firmato l'accordo programmatico fra FS e le Organizzazioni sindacali di categoria per il rilancio competitivo del Gruppo Ferrovie dello Stato, comprendente, tra l'altro, l'accordo per innovare e rendere operativo il Fondo bilaterale per il sostegno al reddito. Il nuovo accordo è stato recepito dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con DM n. 510 del 23 giugno 2009. Il Fondo bilaterale, la cui gestione è affidata all'INPS, ha lo scopo – per le aziende del Gruppo che sono sprovviste degli ammortizzatori sociali tradizionali – di dare attuazione agli interventi previsti dall'art. 59, comma 6, della legge n. 449 del 1997, diretti a favorire la riorganizzazione ed il risanamento del Gruppo stesso in considerazione del processo di ristrutturazione e sviluppo del sistema di trasporto ferroviario;
- il debito finanziario lordo nei confronti del mercato (obbligazioni, banche e altri finanziatori) ammonta a 6.593 milioni di euro, con un decremento di 673 milioni di euro rispetto al precedente esercizio.

Per quanto riguarda l'operazione in derivati in essere al 31 dicembre 2009, collegata alla cartolarizzazione dei crediti fiscali del 2003, si fa presente che la stessa è limitatamente attiva alla sola imposta patrimoniale e presenta un *fair value* a fine esercizio pari a 0.

Per quanto di competenza, il Collegio sindacale fa presente che:

- ha svolto la propria attività nel rispetto delle disposizioni contenute nel codice civile, ispirandosi, altresì, alle norme di comportamento del Collegio sindacale

raccomandate dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e degli Esperti contabili;

- ha partecipato alle adunanze dell'Assemblea dei Soci e a n. 10 sedute del Consiglio di amministrazione, che si sono svolte nel rispetto delle norme statutarie e legislative che ne disciplinano il funzionamento;
- l'Amministratore delegato ha riferito, ai sensi dell'art. 2381, quinto comma, c.c., sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla Società e dalla sue controllate;
- le delibere adottate dall'Assemblea e dal Consiglio di amministrazione sono conformi alla legge ed allo statuto sociale e non sono in contrasto con i principi di corretta amministrazione;
- si è regolarmente riunito nel rispetto dei termini previsto dall'art. 2404 c.c.;
- ha avuto periodici incontri con la Società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A incaricata della revisione legale dei conti tra i quali, da ultimo, quello dedicato ai bilanci di esercizio e consolidato, acquisendo notizie concernenti l'attività svolta sia da Ferrovie dello Stato S.p.A sia da altre Società del Gruppo, anche in relazione all'assenza di fatti censurabili o di altri fatti di rilievo;
- ha vigilato sull'assetto organizzativo riscontrando che esso è, nelle sue linee generali, adeguato allo scopo ed oggetto sociale ed al suo ruolo di Capogruppo;
- ha vigilato sull'assetto amministrativo – contabile della Società che è idoneo a rappresentare correttamente i fatti di gestione; tale valutazione è confortata dalla documentazione esaminata, dalle informazioni assunte e dalla verifiche effettuate dalla società di revisione; in particolare si segnala che è continuato il processo di evoluzione del modello contabile e di transizione ai principi contabili internazionali (IAS/IFRS) in riferimento a quelle entità societarie destinate alla competizione sul mercato;
- ha incontrato l'Organismo di Vigilanza, istituito ai sensi del Decreto Legislativo 231/2001; ha preso atto che nel corso del 2009 l'Organismo di Vigilanza ha curato l'aggiornamento del documento rappresentativo del Modello Organizzativo e di Gestione della Società ai sensi del D.lgs n. 231/2001 e successive modificazioni, individuando le integrazioni necessarie all'evoluzione normativa ed alle modifiche intervenute nella struttura organizzativa;

- ha incontrato il responsabile della Direzione Audit per acquisire informazioni sulle attività di competenza, procedendo altresì all'esame delle relazioni periodiche predisposte al riguardo;
- ha vigilato sull'adeguatezza del Sistema di controllo Interno;
- ha vigilato sull'impostazione generale data al bilancio di esercizio, sulla conformità alla legge per quel che riguarda la sua formazione e struttura e a tale riguardo non si hanno osservazioni particolari da riferire;
- gli Amministratori nella loro Relazione hanno illustrato in maniera adeguata gli eventi significativi in ambito societario, regolatorio e giudiziario nonché i fatti di rilievo successivi alla chiusura dell'esercizio e la prevedibile evoluzione della gestione;
- nella redazione del bilancio gli Amministratori non hanno fatto ricorso alla deroga prevista dall'art. 2423, quarto comma, c.c.;
- non sono pervenute denunce ex art. 2408 c.c..

Per quanto attiene al bilancio di esercizio, essendo affidata la revisione legale dei conti ad una società di revisione, il Collegio ha verificato la sua impostazione e struttura, riscontrandone la conformità alle norme di legge e la rispondenza ai fatti ed alle informazioni di cui ha avuto conoscenza nell'espletamento dei propri compiti.

Ha inoltre verificato l'osservanza delle norme di legge riguardanti la predisposizione della relazione sulla gestione e la completezza della stessa.

L'Amministratore delegato e il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari hanno rilasciato l'attestazione prevista dall'art. 16 dello Statuto sociale relativamente al bilancio d'esercizio, in uno con una apposita relazione rassegnata dal medesimo Dirigente preposto in ordine all'attività svolta.

La Società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A ha rilasciato, con apposita relazione, giudizio favorevole all'approvazione del bilancio, con richiamo di informativa (art. 2409 c.c. comma 2, lettera d).

Il Collegio informa di aver adempiuto a quanto previsto dall'art. 13 comma 1 del d lgs. 27.1.2010 n°39.



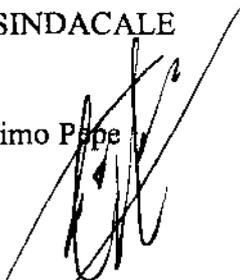
Signori Azionisti,

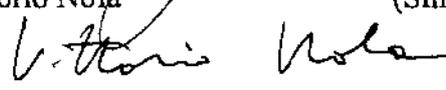
alla luce di quanto precede e tenuto presente il giudizio espresso nella propria relazione dalla Società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A, il Collegio, ai sensi dell'art. 2429 c.c., esprime parere favorevole all'approvazione del bilancio dell' esercizio 2009, nonché all'accoglimento della proposta formulata dagli Amministratori in ordine alla destinazione dell'utile.

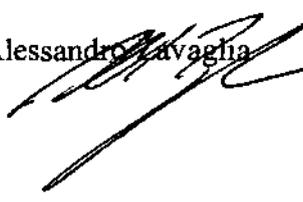
Il Collegio, infine, invita l'Assemblea a provvedere alla nomina del nuovo Collegio sindacale venuto a scadere quello in carica, con l'approvazione del bilancio in parola.

Roma, 23 aprile 2010

IL COLLEGIO SINDACALE

dr. Pompeo Cosimo Pepe  (Presidente)

dr. Vittorio Nola  (Sindaco effettivo)

prof. Alessandro Lavaglia  (Sindaco effettivo)

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE AI SENSI DELL'ARTICOLO 2409 - TER DEL CODICE CIVILE (ORA ARTICOLO 14 DEL DLGS 27 GENNAIO 2010, N° 39)

All'Azionista delle
Ferrovie dello Stato SpA

- 1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio delle Ferrovie dello Stato SpA chiuso al 31 dicembre 2009. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione compete agli amministratori delle Ferrovie dello Stato SpA. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.
- 2 Il nostro esame è stato condotto secondo i principi di revisione emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandati dalla CONSOB. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

La revisione contabile sul bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2009 è stata svolta in conformità alla normativa vigente nel corso di tale esercizio.

Per il giudizio relativo al bilancio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 11 maggio 2009.
- 3 A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio delle Ferrovie dello Stato SpA al 31 dicembre 2009 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della società per l'esercizio chiuso a tale data.
- 4 Gli amministratori descrivono nella loro relazione che i risultati conseguiti confermano il percorso di allineamento con gli obiettivi strategici e gestionali definiti nel Piano di Impresa 2007-2011. Nel sottolineare la

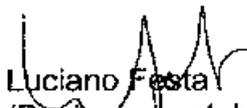
persistenza di alcune difficoltà riferite al quadro complessivo delle norme che regolano gli stanziamenti ed i meccanismi contrattuali di trasferimento delle risorse al Gruppo, gli amministratori hanno evidenziato:

- per Trenitalia SpA, l'attenzione posta sulla finalizzazione del piano di ristrutturazione del settore Cargo con l'obiettivo di portare tutti i settori di business della società in condizione di generare risultati positivi. Hanno inoltre indicato che le operazioni di ricapitalizzazione definite nel mese di settembre 2009 consentiranno un progressivo riequilibrio della struttura patrimoniale agevolando la realizzazione del piano di investimenti ed il miglioramento qualitativo e quantitativo dell'offerta di trasporto;
- per Rete Ferroviaria Italiana SpA, la necessità di una costante attenzione da parte delle autorità competenti in merito ai temi del trasporto ferroviario con particolare riguardo i) alla sottoscrizione del nuovo Contratto di Programma - Lato Servizi ii) all'aggiornamento annuale del Contratto di Programma - Lato Investimenti, essenziale per assicurare continuità contrattuale e finanziaria alla politica di investimenti della Società iii) all'adeguamento del canone di accesso all'infrastruttura nel rispetto dell'equilibrio economico sancito dal DLgs 188/2003 nonché iv) alle nuove modalità di finanziamento introdotte dalla Legge Finanziaria 2010 per specifici progetti prioritari.

5 La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione, in conformità a quanto previsto dalle norme di legge, compete agli amministratori delle Ferrovie dello Stato SpA. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dalla legge. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione n° 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandato dalla CONSOB. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio delle Ferrovie dello Stato SpA al 31 dicembre 2009.

Roma, 20 aprile 2010

PricewaterhouseCoopers SpA


Luciano Festa
(Revisore contabile)



*Direzione Centrale Comunicazione Esterna di Gruppo
Promozione dell'Immagine ed Editoria
www.ferroviedellostato.it*

*Foto:
Archivio Fotografico Ferrovie dello Stato*

*Stampa:
Grafica Nappa srl
Azienda certificata FSC 5G5-COC-006534
Volume stampato su carta FSC
05/2010 - 500*



BILANCIO
CONSOLIDATO
BILANCIO
DI ESERCIZIO
2009

